



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
SOCIAL DA AMAZÔNIA**

MARLEY ANTONIA SILVA DA SILVA

**A EXTINÇÃO DA COMPANHIA DE COMÉRCIO E O
TRÁFICO DE AFRICANOS PARA O ESTADO DO GRÃO-
PARÁ E RIO NEGRO (1777 – 1815)**

BELÉM – PARÁ

2012

Marley Antonia Silva da Silva

**A EXTINÇÃO DA COMPANHIA DE COMÉRCIO E O
TRÁFICO DE AFRICANOS PARA O ESTADO DO GRÃO-
PARÁ E RIO NEGRO (1777 – 1815)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Linha de Pesquisa: Trabalho, Cultura e Etnicidade.

Orientador: Prof. Dr. Didier André Roger Lahon.

BELÉM – PARÁ

2012

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

(Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA, Belém-PA)

Silva, Marley Antonia Silva da

A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815) / Marley Antonia Silva da Silva; orientador, Didier André Roger Lahon. - 2012.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Belém, 2012.

1. Escravos - Tráfico - Pará, 1777-1815. 2. Escravos - Tráfico - Maranhão, 1777-1815. 3. Negros - Condições sociais. 5. Escravidão - Pará - História, 1777-1815. 6. Escravidão - Maranhão - História, 1777-1815. I. Título.

CDD - 22. ed. 326.098115

Marley Antonia Silva da Silva

**A EXTINÇÃO DA COMPANHIA DE COMÉRCIO E O
TRÁFICO DE AFRICANOS PARA O ESTADO DO GRÃO-
PARÁ E RIO NEGRO (1777 – 1815)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

DEFESA: ____/____/2012

Prof. Dr. Didier André Roger Lahon
(Orientador)
PPHIST/IFCH/UFPA

Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco
(Examinador)
PPGARTES/ICA/UFPA

Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto
(Examinador)
PPHIST/IFCH/UFPA

À minha afetuosa família.

AGRADECIMENTOS

Na minha trajetória sempre tive a alegria de contar com a solidariedade de muitas pessoas. Este é um momento onde recordamos o processo, suas fases felizes e as difíceis e tensas, é difícil não se emocionar! Para aqueles em que a memória me falhar, já digo: muito obrigada verdadeiramente! Registro os meus agradecimentos para alguns daqueles que me apoiaram sobremaneira nesta etapa.

O caro Rafael Chambouleyron, desde a graduação foi um exemplo, um estímulo. Sempre incentivou em seus alunos a continuidade dos projetos acadêmicos e se não fosse sua gentileza e cuidado constante em ressaltar a relevância e a possibilidade da pós-graduação, eu ainda não estaria encerrando mais esta fase de minha vida acadêmica. Suas qualidades enquanto profissional, não são menores que suas virtudes enquanto ser humano. Para mim será sempre uma fonte de inspiração e estímulo, obrigada professor!

A meus familiares muito obrigado é pouco! Nunca terei palavras para agradecer o apoio e o amor incondicional que sempre me dispensaram. Bastava uma ligação para eu me sentir tocada de carinho e me sentir capaz de continuar. Preciso registrar que minha mãe encontrou o jeito mais inesquecível de comemorar minha aprovação na seleção. Estando sozinha em casa nas ilhas de Abaetetuba, quando soube que fui aprovada, pegou a rabeta, colocou umas cervejas, catou uns fogos de artifício (que ela não sabe manusear direito) e foi na casa dos vizinhos deixando cerveja e soltando fogos, fez isso em três rios!

Agradeço a Didier Lahon, por sua prontidão desde o início, pois antes de começar as aulas já passou um dia todo para me ajudar a submeter meu projeto ao edital da Fapespa. Agradeço ainda pelas leituras indicadas, pela disponibilidade em ler meus trabalhos e apontar os equívocos, por me demonstrar a necessidade no rigor metodológico, pelas conversas sobre viagens, culinária, literatura e educação.

O professor Karl Arenz, me proporcionou uma gratificante e estimulante experiência na disciplina estágio supervisionada. Estava certa de tratar-se de uma disciplina chata, com um professor que não conhecia e que tinha um jeito aparentemente muito sério. No decorrer da disciplina descobrir um profissional extremamente competente, que além de ter um domínio teórico incrível, tem um admirável cuidado e atenção no planejamento e na execução de suas aulas, que, aliás, são didaticamente e teoricamente irretocáveis, em minha opinião! Aprendi muito e indubitavelmente terei uma atuação melhor no meu trabalho.

Meus amigos/irmãos Rogério, Regina, Fabielle, Alexandre Nunes, Adelson, Thiago, não sei traduzir este bem querer que sinto, não sei como agradecê-los por me acompanharem e me ajudarem em todas as horas, sei apenas que muito obrigada sempre será pouco!

Muito obrigada Vanice Melo, por sua solidariedade e amizade, foi essa moça que me emprestou as leituras para a seleção, pois o trabalho não me deixava tempo para me deslocar de Abaetetuba e encontrar os materiais que ela cedeu gentilmente. Também agradeço pelas cervejas e conversas no Solamar e no Mormaço!

Agradeço a todos os meus colegas de turma, notadamente a Raimundo Neto, Eurico, Sheila, Luiz e Walter. O Neto tornou-se um querido amigo, com quem dei boas gargalhadas e também partilhei os momentos difíceis da escrita dos trabalhos e da qualificação.

Foi muito bonita a amizade que desenvolvi com Benedito Barbosa, sem me conhecer muito bem, atendia minhas ligações, escutava minhas angústias com a escrita da dissertação, me confortava nos momentos difíceis, me estimulava a produzir, me emprestou muitos livros importantes, partilhava comigo seus projetos acadêmicos, suas frustrações e alegrias na docência, devo muito a ele que se tornou um querido amigo.

Também preciso destacar e agradecer a duas figuras incríveis: Robson e Alexandre Damasceno. Agradeço ao Robson pelas conversas eivadas de esperança em um mundo melhor, pelos filmes no CENTUR, pelos lugares que me apresentou e por me ajudar em todas as horas. Agradeço a Alexandre Damasceno, por acreditar em mim, no meu trabalho, nas minhas ideias e por me incluir no seu círculo de amigos. No difícil processo da qualificação ambos me confortaram e não sabem como foram importantes para mim suas palavras.

Agradeço aos amigos de trabalho Nilberto, Uberaldo, Gefersom Guedes, Renato, Alex, Ivanilson, Elisabel, Claudete, Rosa, Inês. Digo obrigada a Karina, é um privilégio desfrutar de sua amizade e contar com seu carinho e cuidado. Para minha amiga Luciney, devo umas palavras, saiba que és muito especial em minha vida e que sua amizade é uma dádiva, é muito bom contar com você pessoa querida.

As pessoas queridas/amadas de antigamente e as mais recentes: Cláudia, Iorque, Eliana, Gilson Costa, Michelle, Fabíola, Adulay Embalo, Vanda Pantoja, Ádima, Solange Vilhena, Marilene, Jucirlei, Gabriel, Milton, Carminha, Monique, Vaneisse, Fernanda Jaime, Fernanda Mendes.

A Secretária Lílian Lopes, por sua gentileza, disponibilidade e atenção com que atende a todos que precisam de seus serviços. Muito obrigada! Não posso esquecer de Cíntia Moraes, pelos cafés e conversas super generosas nos intervalos das aulas. Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará-FAPESPA pela concessão da bolsa de estudos, fundamental para o desenvolvimento de minhas atividades de pesquisa.

Para Willian Fontenelle, não é gratidão o sentimento que dedico, entraste na minha vida para deixar meus dias mais bonitos e ainda me deste o presente mais valioso de todos: o pequeno Dimitri, que enquanto escrevo estas páginas de agradecimento ainda cresce dentro de mim.

RESUMO

Nosso propósito foi estudar o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro no período de 1777 a 1815. Para alcançar nosso intento, utilizamos as informações contidas na Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos (BDCTE), a documentação compilada do Arquivo Público do Pará por Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo no livro “A presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica”, cruzamos com os documentação do Projeto Resgate – AHU, além disso, consultamos a bibliografia. No primeiro capítulo elaboramos uma apreciação da historiografia para identificar a percepção da mesma acerca do tráfico de africanos para o Grão-Pará, apresentando, questionando e articulando os principais argumentos sobre a questão, além disso, identificamos a produção e as perspectivas da historiografia que trata sobre o tráfico no Estado do Maranhão. Em seguida buscamos apontar os elementos que permitiram a continuidade do comércio de cativos oriundos da África, estando extinto o monopólio comercial. Abordamos alguns aspectos políticos e econômicos experimentados pelo Estado do Grão-Pará. Neste cenário foi possível identificar os impactos do fim do exclusivo comercial, por meio das reações de moradores e administradores do Grão-Pará, expresso nos discursos produzidos pelos mesmos. No final nos detemos em identificar dinâmica e organização do tráfico, os aspectos quantitativos do mesmo. Além disso, observamos que pouquíssimo foi dito pela historiografia sobre os responsáveis em dar continuidade neste comércio após a CCGPM, por isso identificamos quem eram os “homens de negócio”, quem financiava o tráfico para o estado em questão, ressaltando a participação dos moradores do Grão-Pará, como custeadores deste comércio.

Palavras-Chave: Tráfico Negreiro; Estado do Grão-Pará e Rio Negro; Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.

ABSTRACT

Our purpose was to study the trafficking of Africans to the State of the Grand-Pará and Rio Negro in the period 1777 to 1815. To achieve our objectives, we use the information contained in the database of the Transatlantic Slave Trade (BDCTE), the documentation compiled by Public Archives of Para Anaíza Vergolino Figueiredo and Napoleon in the book “A presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica”, crossed with the documentation of Project Rescue - AHU also consult the bibliography. In the first chapter we developed an appreciation of historiography to identify the same perception about the trafficking of Africans to the Grand-Pará, with questioning and articulating the main arguments on the issue, moreover, identified the production and the prospects of historiography that treats on trafficking in the state of Maranhão. Then we try to point out the factors which enabled the continuation of trade in slaves from Africa, being phased out commercial monopoly. We discuss some aspects of political and economic state experienced by the Grand Para. In this scenario it was possible to identify the impacts of the end of the exclusive trade, through the reactions of residents and administrators of Grand Para, expressed in the speeches made by them. At the end we pause to identify and dynamic organization of the traffic, the quantitative aspects of it. Furthermore, we observed that very little was said by the historiography on those responsible for this trade to continue after CCGPM therefore identify who the "businessmen" who financed the trade to the state in question, highlighting the participation of residents Grand Para, as custeadores this trade.

Keywords: Slave Trade; the State Grand Para and Rio Negro; Trading Company of Grand Para and Maranhao.

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU- Arquivo Histórico Ultramarino.

CGGPM- Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

BDCTE – Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Escravos desembarcados no século XVIII em Belém.....	80
Tabela 2: Escravos desembarcados desde o estabelecimento da CCGPM.....	81
Tabela 3: Escravos desembarcados no Pará e no Maranhão no período de 1757 – 1777.....	83
Tabela 4: Escravos desembarcados no Pará e no Maranhão no período de 1755 – 1777.....	84
Tabela 5: Desembarque de escravos em Belém entre 1777 – 1815.....	88
Tabela 6: Número de escravos desembarcados no Grão-Pará por portos africanos de 1777 – 1815.....	99
Tabela 7: Nome de proprietário de navios e número de viagens (1777-1815).....	105

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I	
O TRÁFICO DE AFRICANOS NA AMAZÔNIA COLONIAL: abordagens historiográficas	17
As dificuldades de acesso à mão de obra africana no Pará: a pobreza dos colonos e o extrativismo.....	18
As causas da inserção africana.....	22
O negro na Amazônia colonial, novas abordagens.....	25
A Companhia de Comércio e a historiografia.....	30
Os detratores e apologistas da CCGPM.....	34
O tráfico de escravos no Pará e Maranhão: aspectos historiográficos.....	39
CAPÍTULO II	
“FORÇAS DE BRAÇO É O QUE SE PRECISA”: o tráfico, o contexto e os discursos após o monopólio (1777-1815)	48
Pensamento político, agricultura e comércio de almas.....	48
Grão-Pará e Rio Negro: Estado extrativista?	53
“estes poucos operários não bastavam para rossas, plantas e capinaçaens”: as dificuldades dos colonos com o fim do monopólio	57
Um cenário pouco alvissareiro: demarcação de fronteiras, epidemias, o fim do Diretório e a invasão de caiena	59
“Pobres lavradores e por isso bem dignos de serem ajudados”: a pobreza dos moradores e a obtenção de cativos africanos.....	69
“Não vejo quaes sejam os que se lhe substituem”: o fim do monopólio e suas consequências	74
CAPÍTULO III	
ESTIMATIVAS DO TRÁFICO NO GRÃO-PARÁ (1671-1815)	80
A coroa portuguesa e o fomento ao tráfico em fins do século XVIII e início do XIX	92
Nas rotas do Atlântico	96
A existência e permanência do tráfico triangular no Grão-Pará.....	101
Os financiadores do tráfico no Grão-Pará com o fim do monopólio da CCGPM.	104
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	110
ANEXOS	112
FONTES MANUSCRITAS	114
FONTES IMPRESSAS.....	117

FONTES EM MEIO DIGITAL.....	117
REFERÊNCIAS.....	118

INTRODUÇÃO

Os homens e mulheres trazidos da África para Amazônia Colonial, de acordo com Manuel Nunes Pereira “não chegavam em massa para inundar as plantações do Norte”¹, talvez por essa questão de cunho quantitativo a participação do negro ao norte da América Portuguesa não tenha sido amplamente investigada, como no Estado do Brasil. Todavia, se numericamente a presença africana não foi tão expressiva, também não podemos “pecar” por omissão. Investigações sobre temas clássicos como o tráfico no período colonial ainda precisam ser ampliadas e analisadas com maior acuidade, isso é válido especialmente para o estado do Grão-Pará e Rio Negro nas décadas finais do século XVIII e início do século XIX.

Entretanto, este quadro vem se alterando e o comércio de almas da África para a Amazônia Colonial tornou-se uma das preocupações de trabalhos recentes². O trânsito da mercadoria humana entre a costa africana e o norte da América Portuguesa pode ser dividido basicamente em três momentos. O primeiro vai das últimas décadas do século XVII até a primeira metade do século XVIII (1680 até 1755) quando ocorreu a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM) empresa que estabelece o monopólio no comércio para a região e que tinha como objetivo principal a inserção de mão-de-obra africana.

No segundo momento temos os anos de 1756 a 1777 que foram propriamente os de ação da empresa monopolista, onde houve notável incremento do tráfico e quando de fato ocorreu a regularização do mesmo para a porção norte da América Portuguesa. Com o fim do exclusivo comercial, exercido pela empresa mercantil, começa então o terceiro período que se estende de 1778 com o retorno a iniciativa particular até 1846 o

¹ PEREIRA, Manuel Nunes. “A introdução do negro na Amazônia”. Boletim Geográfico – IBGE. vol.7, n.º 77 (1949), p. 510.

² 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*. vol. 26 no.52 São Paulo Dec. 2006. SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organization”. *Slavery and Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008. MEIRELES, Marinélma Costa. Tráfico Transatlântico e Procedências Africanas no Maranhão setecentista. Dissertação de Mestrado (história) UNB, 2006. SILVA, Maria Celeste Gomes da. “Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século III”. Curitiba, 2009. Disponível <http://www.labhstc.ufsc.br/ivencontro/pdfs/comunicacoes/MariaCelesteGomesdaSilva.pdf>. Acesso em 01/03/2011. BARROSO, Reinaldo dos Santos. “Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800).” Dissertação de Mestrado. Salvador/UFBA, 2009. BARBOSA, Benedito Carlos. Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750). Belém: Dissertação de mestrado (história) UFPA, 2009.

último ano que a Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos (BDCTE) indica o desembarque de africanos.³

O período que nos interessa investigar é de 1777, quando em fevereiro deste ano morre o rei D. José I e no mês seguinte o Marques de Pombal foi exonerado,⁴ neste mesmo ano também expira o prazo de duração do monopólio da dita empresa. É relevante salientar que tais acontecimentos ainda coincidem com a assinatura e execução do Tratado de Santo Idelfonso, para delimitação dos territórios portugueses e hispânicos. Estendemo-nos até o ano de 1815 quando, por pressão do governo inglês, Portugal fica proibido, por meio de um tratado, de realizar o comércio de escravos ao norte do Equador. Essa proibição vai incidir justamente sobre a região, que fornecia mais cativos para Amazônia Colonial.

No que diz respeito ao estudo do tráfico de escravos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro é necessário considerar que desde o início da colonização Pará e Maranhão estiveram extremamente ligados, administrativamente. O Estado do Maranhão teve muitas modificações na nomenclatura administrativa. De acordo com Patrícia Sampaio, quando foi instituído como unidade administrativa diferente do Brasil em 1621, o Estado estava diretamente ligado a Lisboa. Instalado em 1621, o Estado do Maranhão foi instituído como unidade administrativa diferente do Brasil em 1626, foi temporariamente extinto em 1642 sendo reconstituído em 1654, com a denominação de Estado do Maranhão e Grão-Pará, onde São Luís era sua capital. Tanto a extensão quanto os limites do Estado permaneceram o mesmo, pelo menos até 1656, quando a capitania do Ceará passou a subordinação do Brasil.⁵

Durante o reinado de D. José I (1750-1777) a separação foi mantida, entretanto a região sofreu reordenamentos. Em 1751, foi extinto o Estado do Maranhão e Grão-Pará e, em seu lugar, foi instalado o Estado do Grão-Pará e Maranhão, sediado em Belém, compreendia as capitanias do Grão-Pará, Maranhão e Piauí e – a partir de 1755 – a de São José do Rio Negro. Já em 1772, outra intervenção criaria duas novas unidades na área: o Estado do Maranhão e Piauí e o Estado do Grão-Pará e Rio Negro. A sede deste

³ A Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, indica na viagem de número 5043, o ano de 1846, como sendo o último onde ocorreu o desembarque direto entre a África e a Amazônia Colonial, neste caso o desembarque se realizou no porto de São Luiz.

⁴DIAS, Manuel Nunes. “Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)”. Belém, UFPA, vol. 2, 1970. p.130-133.

⁵ SAMPAIO, Patrícia Melo. “Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa”. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (Orgs.). Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.123

último manteve-se em Belém e sua subordinação direta a Lisboa. Este quadro administrativo foi mantido até meados do XIX.⁶

A CGGPM atendia os dois mencionados estados, não importando neste aspecto as fronteiras administrativas. Cabe mencionar ainda que a empresa monopolista enviava também ao Mato Grosso, mercadorias como manufaturas importadas da Europa, armamentos, tecidos, perfumaria, além é claro de trabalhadores cativos africanos, uma vez que a capitania carecia de braços para trabalhar nas jazidas auríferas. Cerca de um terço dos cativos que a Companhia trouxe ao Pará foi enviado ao Mato Grosso.⁷

Nosso propósito é estudar o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro no período já mencionado. Para alcançar nosso intento, faremos uma apreciação da historiografia para identificar a percepção da mesma acerca do tráfico de africanos para o Grão-Pará, apresentando, questionando e articulando os principais argumentos sobre a questão, além disso, identificaremos a produção e as perspectivas da historiografia que trata sobre o tráfico no Estado do Maranhão.

No segundo momento buscamos apontar os elementos que permitiram a continuidade do comércio de cativos oriundos da África, estando extinto o monopólio comercial. Abordamos alguns aspectos políticos e econômicos experimentados pelo Estado do Grão-Pará. Neste cenário foi possível identificar os impactos do fim do exclusivo comercial, por meio das reações de moradores e administradores do Grão-Pará, expresso nos discursos produzidos pelos mesmos. Tentamos reconstituir o cenário e as principais questões onde estas pessoas estavam imersas, pois assim seria possível averiguar se as opiniões emitidas eram unicamente com o intuito de obter vantagens junto a Coroa ou expressavam os problemas que vivenciavam.

A dinâmica e organização do tráfico, bem como seus aspectos quantitativos, serão abordados no capítulo final. No que se refere aos números do comércio de almas, realizamos um minucioso levantamento que tenciona ser uma contribuição para as averiguações de caráter quantitativo do tráfico no período em questão, além disso, observamos que pouquíssimo foi dito pela historiografia sobre os responsáveis em dar continuidade neste comércio após a CGGPM, por isso quisemos identificar quem eram os “homens de negócio”, quem financiava o tráfico para o estado em questão,

⁶ SAMPAIO, *Op Cit.* p.123-124.

⁷ DIAS, Manuel Nunes. “Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)”. Belém, UFPA, vol. 1, 1970. P.465-469. SALLES, Vicente. “O negro no Pará: sob o regime de escravidão”. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.p.55.

ressaltando a participação dos moradores do Grão-Pará, como custeadores deste comércio.

O caráter fragmentário das fontes certamente é uma dificuldade para uma análise quantitativa, entretanto trabalhamos com um conjunto de fontes que possuem um caráter complementar, por outro lado existem fontes as quais não pudemos ter acesso no seu conjunto como as do Arquivo Público do Pará.⁸ Entre os conjuntos documentais que utilizamos está a Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos (BDCTE), tais dados certamente são fundamentais para um trabalho que tencione estabelecer cifras para os homens e mulheres que foram arrancados de suas terras e trazidos pelo atlântico para esta parte que outrora fora possessão portuguesa. Contudo, somente em 2008 os pesquisadores tiveram acesso on-line a este valioso recurso de pesquisa, que reuniu e cruzou documentos dos arquivos da Europa, da África e do Brasil.

Entretanto, a Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, deve ser consultada com cautela, uma vez que contém vários tipos de equívocos, como os de digitação e repetição de informações. Esses equívocos da BDCTE serão cuidadosamente explicitados no apêndice metodológico. Ainda que de relevância incontestável os dados contidos na BDCTE precisam ser questionados ao serem utilizados. Contudo, a sistematização e a facilidade de acesso as informações disponíveis na Base são imprescindíveis para uma investigação que tencione uma sistematização dos números do tráfico.

O conjunto de documentação que consultamos como já dito é complementar, cruzamos sempre a documentação do BDCTE com a documentação compilada do Arquivo Público do Pará por Vergolino no livro *A presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica*⁹, a documentação disponível neste livro é diversa, são correspondências dos moradores com o governador, correspondências do governador com moradores, correspondência da Metrópole com os moradores e vice-versa, nesta vasta documentação as informações coletas são diversas, onde se pode observar toda ordem de questões envolvendo o negro no período colonial, como notícias de fuga, formação de mocambos, atividades desenvolvidas por mancípios africanos, festas, pedidos de trabalhadores pelos moradores, além de muitas questões relativas ao tráfico.

⁸ O Arquivo Público do Pará, por conta de projetos que visam digitalizar, preservar e melhorar o acesso colocou a documentação referente ao período colonial na reserva técnica o que inviabilizou o acesso a estas fontes.

⁹ VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão, VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo público do estado do Pará, 1990.

A BDCTE juntamente com as compilações feitas por Vergolino, foram sempre cruzadas com os dados do Resgate – AHU que possui os Avulsos e os Códices do Arquivo Ultramarino relativos ao Pará. Nestas fontes os mapas de escravos, constituíram uma preciosa documentação, estes “mapas de escravatura” apresentam as sínteses anuais de navios que entraram com cativos. Tais documentos foram elaborados em diversos formatos, uns apresentam apenas o número total anual, outros o nome do navio, do proprietário e do capitão, outros, mais completos, indicam todas as informações anteriores e por quanto foram vendidos, além de apresentar a proporção entre homens, mulheres e crianças. Infelizmente não encontramos no Resgate- AHU, para todos os anos os mapas anuais de escravos.

Entretanto, outros documentos do AHU foram igualmente importante, como as cartas, os requerimentos, ofícios, pois nos permitiram obter informações qualitativas. Ao cruzarmos o AHU com as demais fontes priorizamos os dados contidos neste último. Tais conjuntos documentais nos ajudaram a apreender as tensões, as dificuldades e as peculiaridades, relativas ao tráfico, que foram vivenciadas por alguns habitantes do Grão-Pará e Rio Negro.¹⁰

¹⁰BLOCH, afirma, são exatamente os homens que a história pretende apreender. Quem o não conseguir será, quando muito e na melhor das hipóteses, um servente da erudição”. BLOCH, Marc. “Introdução”, “A história, os homens e o tempo”. Introdução a História. Lisboa: publicações Europa América, 1997.p.88

CAPÍTULO I

O TRÁFICO DE AFRICANOS NA AMAZÔNIA COLONIAL: abordagens historiográficas

Os estudos sobre escravidão africana são volumosos na historiografia brasileira. É indubitável a relevância da obra de Gilberto Freyre, publicada em 1933, onde a escravidão no Brasil foi caracterizada pela brandura entre senhores e escravos, além disso, a obra sistematiza o que depois vai ser chamado de democracia racial, questão que, aliás, causou dissenso e contestação nas décadas posteriores.¹¹ De acordo com Stuart Schwartz, o trabalho do sociólogo pernambucano, foi um marco na interpretação histórica do Brasil, considerando que foi depois de “Casa Grande e Senzala” que a escravidão e o negro passaram a ter papel fundamental na narrativa histórica do Brasil.¹²

Entretanto, a escravidão é uma questão ampla que abrange uma série de temas e métodos. No Brasil as pesquisas sobre tal temática têm avançado e se refinado bastante. O estudo sobre o tráfico de africanos é uma das temáticas sobre o qual tem se debruçado muitos estudiosos e cada vez mais novos métodos, fontes e teorias tem ampliado o debate sobre o trânsito de homens cativos de África para o Brasil.¹³ Cientes de que outros trabalhos já se ocuparam de maneira eficiente do debate historiografia sobre a escravidão e suas muitas dimensões no Brasil, neste espaço nossa atenção se volta para debates historiográficos mais específicos. Nosso intuito nas linhas que seguem é identificar a percepção da historiografia que versa sobre o tráfico de africanos para a Amazônia colonial, privilegiando notadamente aquela que se refere ao Estado do Pará.

Contudo, o debate historiográfico que iremos estabelecer segue menos uma sequencia cronológica e mais uma sequencia temática. Na leitura dos trabalhos

¹¹ Entre os contestadores mais enfáticos de Freyre podemos apontar FERNANDES, Florestan. *A integração do negro na sociedade de classes*. São Paulo: Dominus/Edusp, 1965; IANNI, Otávio. *Escravidão e Racismo*. São Paulo: Hucitec, 1978; VIOTTI DA COSTA, Emília. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Difusão Européia, 1966; CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional*. São Paulo: Difusão Européia, 1962.

¹² SCHWARTZ, Stuart. *Escravos roceiros e rebeldes*. Trad. Jussara Simões. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2001, p. 23.

¹³ Entre os diversos trabalhos destacamos aqui: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, UFRJ, 1996; ASSIS, Marcelo Ferreira de. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830*. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, UFRJ, 2002.

observamos e elegemos as questões mais recorrentes e os temas mais relevantes no que diz respeito ao tráfico de mancipios africanos para a região. Sabemos que todo trabalho histórico resguarda as marcas de seu tempo e das questões que a sociedade debate e vivencia enquanto é gestado, daí a necessidade de respeitar a especificidade histórica de cada um.

1. As dificuldades de acesso à mão de obra africana no Pará: a pobreza dos colonos e o extrativismo

Os negros constituíram mão-de-obra fundamental no Estado do Brasil, no contexto da Amazônia colonial portuguesa foram os indígenas a principal força de trabalho necessária para a efetivação do projeto colonizador luso. Contudo, a importância fundamental do indígena como força de trabalho (livre ou cativa) não significou uma exclusão do elemento africano.

Este último era desejado pelos moradores que muitas vezes viam o cativo africano como aquele capaz de fazer o “Estado prosperar”; o negro esteve presente e juntamente com o indígena constituiu a mão-de-obra tão necessária para a colonização portuguesa. Entretanto, a historiografia de certo modo minimizou a presença do africano por algum tempo, situação que já foi revista graças a alguns trabalhos que buscaram “recolocar” o negro no cenário amazônico.

Não raro a Amazônia Colonial foi entendida, caracterizada e apresentada como “área periférica” do império português.¹⁴ Supostamente o local do fracasso, onde não se conseguiu obter o sucesso alcançado por outras capitanias como Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro. Diferentemente do que aconteceu no Estado do Brasil, a mão-de-obra africana foi utilizada com menor intensidade especialmente no Grão-Pará.

Para Maria Celestino de Almeida “características peculiares da colonização da Amazônia permitiram que a população indígena fosse utilizada como mão-de-obra predominante por um período mais longo”.¹⁵ O gentio constituiu mão-de-obra fundamental para a colonização portuguesa na região, ao ponto de causar sérios conflitos entre religiosos e moradores. Deste modo, foi o natural da terra e não o africano o trabalhador numericamente mais expressivo.

¹⁴ Esta por exemplo é a leitura de CARDOSO, Ciro Flamarion. *Economia e Sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Grão-Pará 1750 e 1817*. Rio de Janeiro, Editora Graal, 1984.

¹⁵ ALMEIDA, Maria Celestino de. *Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII*. Revista Arrabalde, ano I, nº 2 (set-dez, 1988), p. 105.

A utilização massiva dos indígenas se explica por ser o extrativismo atividade importante na região e o aborígine possuir habilidade para a coleta de produtos na floresta, por isso que de acordo com Vicente Salles,

[...] houve, porém desde o início condições bastante desfavoráveis para a introdução do negro escravo: não só os recursos dos colonos eram escassos como o negro mal se adaptaria ao tipo de atividade econômica mais rentável, o extrativismo.¹⁶

Na tentativa de caracterizar a força de trabalho na Amazônia, Maria Celestino de Almeida, afirma que a maior riqueza da região era justamente a mão-de-obra indígena, argumentando que a agricultura não podia ser desenvolvida de forma satisfatória, já que não havia escravos (africanos) para desenvolver a lavoura. “A terra era abundante, mas a preparação do terreno para a agricultura exigia uma farta escravatura que o escasso capital dos colonos paraenses não permitia adquirir”.¹⁷

Arthur Cezar Ferreira Reis, um pioneiro no tema, que desde 1961 ressaltou a relevância do negro no aspecto social e salientava para a necessidade da investigação do mesmo na Amazônia, aponta justamente para a questão da pobreza dos moradores que impossibilitava a importação de trabalhadores africanos.

A população era, porém, pobre, muito pobre mesmo. Escasseavam os recursos para a importação do braço africano. E ainda, apesar de todas as dificuldades, naturais ou criadas, o contingente gentio local era o suficiente.¹⁸

A miséria dos colonos fazia com que, mesmo quando adquiriam escravos obtinham os de “má qualidade”, ainda por conta de não possuírem o suficiente para oferecer um preço atrativo aos mercadores, ao menos é o que afirma Pereira, “também, dada à pobreza dos negociantes do Pará, os que se incumbiam de introduzi-los não os podiam pagar por preços mais vantajosos oferecidos por negociantes de outras capitâneas”.¹⁹

¹⁶ SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005, p. 30

¹⁷ ALMEIDA, Maria Celestino de. *Ibid*, p.103.

¹⁸ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia*. Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, vol. V, III parte, 1961, p. 350.

¹⁹ PEREIRA, Manuel Nunes. *A introdução do negro na Amazônia*. Boletim Geográfico – IBGE. vol.7, n.º 77 (1949), p. 511.

As denominadas drogas do sertão (cacau, cravo, canela, etc.) constituíam a fonte de riqueza a que os lusitanos se atiravam. Tais matérias primas exportáveis eram encontradas no interior da floresta, o gentio era quem melhor poderia recolher a mercadoria no interior da vegetação, já que conhecia bem a floresta, como coloca Reis, “Ora, para a identificação das espécies amazônicas que deviam ser colhidas na floresta, o negro africano não era mão-de-obra indicada. Essa devia ser solicitada aos continentes da bugrada local. Daí o descaso pela contribuição africana que não fazia falta.”²⁰

Foi justamente “a pobreza da região Amazônica, o antigo Estado do Maranhão e Grão-Pará, que evitou um sistema de escravidão negra tal como caracterizou o Nordeste do Brasil” pontua Sue Gross.²¹ Como já se notou o pauperismo dos moradores é apontado pela historiografia, como um fator restritivo, ao ingresso do cativo africano. De qualquer modo o argumento da pobreza é recorrente nos trabalhos e, aliado a outros fatores, como o extrativismo, contribui na explicação da “ausência negra”.

Contudo, há uma insistência da historiografia na importância da agricultura, ou melhor, na inexistência da monocultura de exportação (ocorrida especialmente no nordeste açucareiro) como condição para o não desenvolvimento de um sistema de escravidão negra na Amazônia, tal como aconteceu no Estado do Brasil.

Dito de outro modo, o desenvolvimento das *plantations*, esteve intimamente ligado à utilização de maneira abundante a força de trabalho de origem africana. Podemos inferir disso, que o gentio era preterido quando se tratava de atividade agrícola, aliás, é exatamente a afirmativa de Salles, que ao abordar o negro diz: “Este viria depois e se destinaria aos trabalhos da lavoura, a fim de substituir a mão-de-obra indígena que escasseava rapidamente e não se adaptava aos rudes labores do campo”.²² O que já não acontecia nas atividades de coleta no interior da floresta.

Nesse sentido, como já apontamos, o extrativismo era uma importante atividade econômica, com a qual o ameríndio se ocupava preferencialmente. Sobre a relevância do extrativismo como atividade econômica da região, Salles enuncia que “o extrativismo, que dava algum lucro, era atividade predatória: dela podia ocupar-se o indígena, senhor da terra”.²³ Percebe-se a relação entre extrativismo e utilização da mão-de-obra indígena. “Assim, a Amazônia era uma região que não oferecia um

²⁰ REIS, Op. cit., p. 349

²¹ GROSS, Sue Anderson. *Labor in Amazonia in first half of the eighteenth century*. The Americas, vol. XXXII, n° 2 (October 1975), p. 211.

²² SALLES, Op. cit., p. 35.

²³ Idem, p. 27.

mercado estável ao tráfico negreiro, já que o negro escasso e caro podia ser substituído eficientemente pelo índio”.²⁴

O tráfico que permitia a entrada do elemento africano na região aparece sempre como uma atividade sem vigor, como uma atividade “incapaz” de promover a entrada de braços africanos, especialmente quando tratamos do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII. Nessa direção, Reis menciona que “as entradas eram pouco frequentes. Os navios que vinham ao Pará tão pouco eram constantes. A região vivia, a certos aspectos desligada do mundo, mesmo o mundo português”.²⁵ As tentativas de estabelecer o tráfico de forma satisfatória para a região são assim descritas por Almeida.

Em 1682, foi criada a Cia. de Comércio do Maranhão, que deveria importar 10.000 escravos africanos num período de 20 anos, o que não deu resultado e provocou a revolta de Beckman de 1684. O regimento das Missões do Estado do Maranhão e Grão-Pará (1686), que deu aos missionários o controle sobre a população indígena da Amazônia, incluía como uma de suas principais cláusulas a formação de uma Cia. para importar escravos negros, que não chegou a se formar por falta de capital privado para constituí-la. Em 1690, a coroa financiou a formação da Companhia de Cacheu e Cabo Verde, que deveria introduzir no mínimo 145 escravos por ano, por um preço que deveria ser oficialmente determinado. Esses números irrisórios nos levam a questionar o real interesse das autoridades em introduzir negros na região e confirmam as enormes dificuldades desse empreendimento.²⁶

Segundo a historiografia, as condições de inserção do africano eram “pouco atrativas” no Grão-Pará, pois não existia um mercado que possuísse condições de absorver trabalhadores africanos, fosse porque sua atividade principal se assentava na mão de obra ameríndia ou pelo fato de não haver recursos. Tal situação contribuiu para que houvesse uma “inconsistência do tráfico”, evidenciada no trabalho citado acima.

Este raciocínio contribuiu para que as investigações quantitativas sobre o tráfico no Grão-Pará não se alargassem. Se por um lado afirmou-se que o negro não foi numericamente expressivo, não se pôde ignorar sua participação na sociedade em questão. Nesse sentido, houve a necessidade de explicar a presença africana em um local onde a presença do índio foi deveras expressiva.

²⁴ ALMEIDA, Op. cit., p. 104.

²⁵ REIS, Op. cit., p. 350.

²⁶ ALMEIDA, Op. cit., p. 104.

1.2. As causas da inserção africana

Segundo a historiografia, havia um contexto adverso para utilização do africano em larga escala – pobreza dos colonos, extrativismo, abundância da mão-de-obra indígena e a debilidade do tráfico – na Amazônia Colonial, mas os trabalhos não deixaram de apontar a entrada e a contribuição do africano. Os fatores que possibilitaram a introdução dos trabalhadores cativos oriundos da África são diversos e aparecem nos distintos trabalhos.

Dissemos que o indígena era preferido, como força de trabalho na coleta das drogas do sertão, mas quando se tratava da lavoura na Amazônia colonial havia, aparentemente, uma predileção pelo braço africano. Reis argumenta sobre essa questão afirmando que,

No tocante à actividade econômica, nos contactos com o gentio da terra, verificadas certas reacções que faziam ao trabalho sedentário, à mudança de técnicas de vida, o caminho foi à utilização da mão-de-obra africana, mais dócil.²⁷

Havia outro empecilho que comprometia a utilização do gentio na lavoura: o indígena era considerado indolente e, além disso, mais hostil ao apresamento. No mesmo sentido, Salles, ao retratar o fracasso da lavoura, inclui a mencionada indolência do nativo, como um fator que contribuiu para a “decadência” da lavoura na Amazônia.²⁸

A relação entre agricultura e braços negros é uma afirmativa que é apresentada em Reis, haja vista que

[...] a utilização da mão-de-obra africana, mais dócil e, seguramente, mais fácil de conseguir, conquanto importasse em despesas que nem sempre compensavam pelo menos no imediatismo de sua utilização pelos colonos.²⁹

Em Salles, a justificativa para a presença de africanos na referida região, ocorreu dentre outros fatores, devido ao desacordo entre colonos e religiosos (especialmente jesuítas) com relação à mão-de-obra indígena, haja vista que os colonos queriam dominar os indígenas e reduzi-los à escravidão e os jesuítas também os pretendiam para si. Dessas

²⁷ REIS, op. cit., p. 347.

²⁸ SALLES, op.cit., p. 73.

²⁹ REIS, Op. cit., p. 347.

desavenças derivou a introdução da escravaria de África que, promovida pelos jesuítas representava um acordo. Como último recurso, aceitava-se o negro escravo que deveria ocupar o lugar do gentio nos trabalhos da lavoura.³⁰

Esse conflito, relativo à tutela dos índios, que ocorria entre moradores e religiosos, acabou por incentivar a introdução de africanos nestas paragens; isso acabava por desembocar em outra questão: a da legitimidade da escravidão africana em detrimento da indígena. Dentro do universo católico havia uma espécie de legitimação da escravidão africana, o mesmo não ocorria com relação ao indígena, nesse sentido havia uma aceitação de que escravizar africanos era legítimo, enquanto que escravizar índios não.

É que o negro só teria acesso à fé por meio do cativo, isso estaria de acordo com os desígnios de Deus e por tal motivo não se poderia pôr em questão a legitimidade da escravidão africana; esta era a doutrina do Padre Vieira e que expressava a concepção da época. Por outro lado, escravizar o ameríndio incorria em causar “ofensas” a Deus. Saraiva, ao analisar a questão da legitimidade da escravatura para o Padre Antônio Vieira, ressalta, resumidamente, que a questão “tratava-se de substituir, junto dos colonos, os índios libertos que seriam colocados sob a administração dos jesuítas. Os negros para os colonos, os índios para os jesuítas”.³¹

A oposição entre religiosos e os colonos, somados à ilegitimidade da escravização do gentio, são fatores importantes que nos ajudam a entender, de acordo com a historiografia, os motivos que possibilitaram a atração de cativos africanos para a região embora a Amazônia oferecesse condições “desfavoráveis” para o ingresso dessa mão-de-obra.

Com o decorrer do processo de colonização, o número de índios foi diminuindo gradativamente, por conta das guerras e pelos surtos epidêmicos. As epidemias ocorreram nos séculos XVII, XVIII e XIX. Na economia esse surto de doença que enfermava e matava muitos índios causava resultados desastrosos, já que indígenas, como vimos, constituíam força de trabalho fundamental para a sociedade.

Para Chambouleyron, “o impacto das epidemias de varíola sobre os trabalhadores indígenas ensejou uma ‘corrida’ aos africanos, principalmente na década

³⁰ SALLES, op. cit., pp. 26-27.

³¹ SARAIVA, Antonio José. *O Padre Antônio Vieira e a questão da escravatura dos negros no século XVII*. In: História e utopia. Estudos sobre Vieira. Lisboa: Ministério da Educação/Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992, p. 56.

de 1690”.³² O resultado das epidemias e das guerras foi a morte de milhares de indígenas, ocasionando uma queda na densidade da população ameríndia, tal situação era atrativa para a aquisição de cativos africanos já que o contingente local tão requisitado diminuía sensivelmente.

A introdução do cativo africano também se explica por conta da experiência brasileira. O sucesso da lavoura açucareira obtido em algumas capitâneas do Estado do Brasil fazia com que se acreditasse que a prosperidade alcançada no Brasil tinha sido obtida graças à utilização do braço africano. Tal perspectiva fica evidente em “inúmeros textos seiscentistas [...], a imagem de que o Estado do Brasil só havia prosperado graças ao uso de africanos torna-se um argumento fundamental para defender o urgente envio de escravos da África”.³³

É o que também afirma Salles, ao ressaltar “a experiência que se realizava no Estado do Brasil, onde o negro substituiu vantajosamente o braço indígena, deve ter estimulado essa resolução ou inspirado seus proponentes”.³⁴ Na mesma direção Maria Celestino de Almeida argumenta que “o modelo ideal da economia de *plantation* trabalhada pelo escravo negro, introduzido com sucesso no Estado do Brasil, teria motivado as autoridades a tentar introduzi-lo também na Amazônia”³⁵. Esta relação entre desenvolvimento da agricultura, mão de obra africana e o Estado do Brasil enquanto uma perspectiva exitosa aos olhos dos colonizadores será mais desenvolvida posteriormente.

Ainda temos que mencionar os impactos das políticas pombalinas para a região, pois tais ações resultaram em aumento demográfico na população de origem africana trazidas aos portos de Belém e São Luís. Existem bastantes investigações sobre o período, no que diz respeito ao Pará, certamente, é o recorte onde o tráfico foi mais estudado (por isso reservamos um item só para discutir a CGCPM e seus desdobramentos).

O estabelecimento da lei de liberdade dos índios de 1755, que buscava transformar os índios em vassallos e por outro lado à criação da empresa monopolista, permitiram um incremento do tráfico de mancipios para a região. Na perspectiva de

³² CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)*. Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 26, nº 52, 79-114 (2006). p. 81.

³³ CHAMBOULEYRON, Op. cit., p. 80

³⁴ SALLES, Ibid., p. 27.

³⁵ ALMEIDA, Ibid., p. 103.

Nádia Farage, o período pombalino no Grão-Pará foi acompanhado de medidas articuladas,

[...] a formação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, para a comercialização da produção amazônica e introdução sistemática de escravos africanos na colônia; o fim da escravidão indígena; e a retirada do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas, seguida da expulsão dos jesuítas.³⁶

O resultado desta política provocou mudanças significativas no cenário amazônico, no que se refere à inserção de cativos oriundos do continente africano, em certa medida atendeu seus objetivos no Grão-Pará, pois houve um incremento e regularização do tráfico, numa tentativa de suprir a mão de obra indígena que ao menos teoricamente encontrava-se distante do cativo.

1.3. O negro na Amazônia Colonial, novas abordagens

As investigações no campo da antropologia nas décadas de 60 e 70 não se deixaram limitar pelas explicações socioeconômicas que diziam que o tráfico de africanos não teve vigor suficiente para que o negro ocupasse um espaço significativo na sociedade paraense, neste contexto surgiram estudos voltados para a investigação do negro na região.³⁷

Na década de 80 o interesse sobre o negro no Pará se intensifica com a comemoração do centenário da abolição da escravidão, que fomenta os debates relacionados ao racismo e a escravidão, neste período é reeditado o trabalho de Salles, graças à parceria do Centro de Defesa do Negro no Pará (CEDENPA) com a Secretaria de Estado da Cultura do Pará. Neste mesmo período são publicados artigos relacionados ao tema, como “Africanos na Amazônia: cem anos antes da Abolição” de Arlene Marie

³⁶ FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991, p.34.

³⁷ SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. Rio, Fundação Getúlio Vargas & Univ. Fed. do Parti, 1971. 336 p.; VERGOLINO e SILVA, Anaiza. *Alguns elementos para o estudo do negro na Amazônia*. Belém, Museu Paraense E. Goeldi, 1968. (Publ. Avulsas, 8); *O negro no Parti: a notícia histórica. Antologia da Cultura Amazônica*. Belém, Amazônia: Ed. Culturais, 1971. (Antropologia e Folclore, v. 6). *O Tambor das Flores; estruturação e simbolismo ritual de uma Festa da Federação Espírita Umbandista e dos Cultos Afro-Brasileiros no Pará*. Campinas. Inst. Filosofia e C. Humanas, 1973. (Projeto de Pesquisas para tese de Mestrado em Antropologia Social, Univ. Estadual de Campinas).

Kelly-Normand,³⁸ outra publicação que deve ser mencionada é a cartilha do CEDENPA.³⁹

As pesquisas relacionadas ao tema foram se avolumando e o interesse de Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo em investigar os cultos afros de Belém, buscando descobrir suas áreas de procedência e as referências de manifestações religiosas mais antigas, não alcançaram seus objetivos iniciais. Entretanto produziram um trabalho ímpar, pois não se conformaram em analisar a participação do negro unicamente na perspectiva da *plantation*, apontaram que o tráfico para a região possuía características distintas daquele realizado em outras regiões do Brasil. Além disso, sistematizaram e compilaram a documentação do Arquivo Público do Pará referente ao negro no período colonial.

Os trabalhos voltados para análise dos quilombos/mocambos também possibilitaram uma maior visibilidade ao negro na região, as publicações de Rosa Acevedo, Edna Castro, Eurípedes Funes e Flávio Gomes⁴⁰ são valiosas contribuições para o estudo da presença africana na região. Com tantos quilombos, a questão da chegada destes africanos na região tornou-se uma questão pungente.

Com a publicação do livro *Escravidão negra no Grão-Pará* em 2001, José Maia Bezerra Neto, sensível a questão da escravidão africana na Amazônia e ao aumento dos trabalhos que versavam sobre a temática, sintetizou no seu mencionado trabalho boa parte dos conhecimentos que haviam sido produzidos sobre a escravidão no Pará, além disso, o autor realizou análises e críticas importantes, que serão apontadas nos parágrafos seguintes, com isso é o historiador que tem capitaneado e alavancado as pesquisas sobre os distintos aspectos da escravidão negra no mencionado Estado.

Os artigos de Rafael Chambouleyron também contribuíram de maneira sensível para a compreensão de aspectos importantes relacionados a escravização de africanos especialmente sobre o tráfico no século XVII e meados do século XVIII, os trabalhos *Suspiros por um escravo de Angola* (2004) e *Escravos do Atlântico Equatorial* (2006) são exemplos de produções com análises importantes sobre o tráfico para um período

³⁸ KELLY-NORMAND, Arlene Marie. “Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição”. Belém: *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (out.-dez. 1988), pp. 1-21.

³⁹ CARTILHA DO CEDEMPA. *Raça Negra: A luta pela liberdade*. Belém, 1988.

⁴⁰ ACEVEDO, Rosa; CASTRO, Edna. *Negros do Trombeta: Guardiões dos matos e rios*, Belém: NAEA / UFPA, 1998; No caminho de pedras de Abacatal: experiência social de grupos negros no Pará. Belém: NAEA/UFPA, 2ª. ed., 2004. FUNES, Eurípedes. “Nasci nas matas, nunca tive senhor”. *História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas*. São Paulo: USP, tese de doutorado, 1995. GOMES, Flávio dos Santos. *A Hidra e os Pântanos: Mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil (sécs. XVII-XIX)*. São Paulo: USP, 1997, Tese de Doutorado.

considerado de relevância secundária para a historiografia. É necessário pontuar que além das investigações locais a contribuição de pesquisadores brasileiros e estrangeiros, por meio de artigos, notas e outros trabalhos acadêmicos tem sido crescente, teremos a oportunidade de ir mencionando e comentando muitos deles no decorrer de nossa argumentação.

Ainda que os trabalhos venham se avolumando, de acordo com Patrícia Sampaio, “usualmente, o tema da escravidão na Amazônia provoca estranhamento porque já se tornou comum afirmar que sua presença foi pouco significativa na economia regional dos séculos XVII e XVIII”.⁴¹ Já nos referimos de maneira sintética aos avanços nos trabalhos e publicações sobre o tema, vamos agora nos deter sobre os principais argumentos das novas abordagens.

Esse “estranhamento” ao qual se referiu Patrícia Sampaio foi construído nos clássicos da história econômica, que criaram uma dicotomia entre atividade extrativa versus *plantation* como aponta Chambouleyron.

A historiografia insistiu nesta contradição para entender a economia amazônica. Em vários trabalhos como os escritos por Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Roberto Simonsen, Nelson Werneck Sodré e Arthur Cezar Ferreira Reis, a economia [...] foi pensada comparativamente a outras experiências coloniais – notadamente o Nordeste açucareiro- revelando o fracasso da implementação de uma economia baseada na escravidão africana e no desenvolvimento de *plantation*.⁴²

No modelo estabelecido pelos trabalhos de história econômica, há sim uma ausência de africanos; essa leitura cristalizou-se e por tal motivo não parece “normal” vislumbrar esse sujeito no cenário da Amazônia Colonial. Como bem colocou Vergolino “o número de negros escravos entrados na Amazônia colonial foi bem menor que aquele introduzido no Nordeste, contudo, a questão que se coloca não é a de inverter as cifras do tráfico. Trata-se, isto sim, de se duvidar do vazio humano”.⁴³

Alguns pesquisadores não acataram uma explicação que entende a Amazônia Colonial como área periférica ou local do insucesso, o que os permitiu avançar para

⁴¹ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Escravidão e Liberdade na Amazônia: notas de pesquisa sobre o mundo do trabalho indígena e africano*. 3º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, 2007, p. 2. Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/pdf2007/53.53.pdf>. Acesso em 18 de janeiro de 2008.

⁴² CHAMBOULEYRON, Rafael. *O governo dos sertões. Açúcar, aguardente e índios na Amazônia Colonial*. Texto apresentado no Seminário de Estudos Coloniais/UFPA, outubro de 2007.

⁴³ VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo público do estado do Pará, 1990, p. 31.

outros meandros da presença africana na Amazônia. Nesse sentido, os trabalhos buscaram perceber a sociedade que investigavam não naquilo em que ela se assemelhava as demais regiões ao invés disso apuraram o olhar para perceber que a Amazônia colonial possuía suas peculiaridades e sua lógica própria.

Nessa perspectiva, Bezerra Neto destacou que “não se deve buscar nas experiências das sociedades coloniais existentes em parte do mundo colonial lusitano a compreensão para o tipo de sociedade colonial surgida na região Amazônia”.⁴⁴ Para dar sustentação ao seu argumento, o autor evidencia que, no cenário em questão, houve o imbricamento das relações sociais envolvendo o estabelecimento do extrativismo das drogas do sertão, o apresamento de índios e a existência de uma agropecuária voltada para o mercado, com a consequente utilização do trabalho escravo africano, essa ligação estreita entre tais elementos constituía um de seus pilares é por isso que na perspectiva do mesmo, deve-se evitar a leitura da Amazônia como área periférica da América Colonial Portuguesa.

No que diz respeito ao extrativismo é importante salientar que o mesmo não significou uma exclusão de outras atividades econômicas, antes houve a coexistência do extrativismo com outras atividades, como a agricultura e atividades criatórias. Assim,

[...] o processo de colonização lusa na Amazônia implicou igualmente no estabelecimento de uma economia e sociedade lastreadas em atividades agrícolas e criatórias voltadas para o mercado, explorando igualmente o trabalho cativo dos índios e, sobretudo, o trabalho escravo de origem africana”.⁴⁵

Essa ideia de que extrativismo, agricultura e atividades criatórias não se excluía é relevante, pois esta leitura algumas vezes impediu que fossem notadas as especificidades da sociedade a qual nos referimos. Como defende José Maia Bezerra Neto

[...] é preciso também perceber as especificidades do mundo colonial português existente na região amazônica, por si mesmo distante, distinto e diferenciado do restante da América Portuguesa, seja o Nordeste ou o Centro-Sul.⁴⁶

⁴⁴ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2001, p. 18.

⁴⁵ Idem., *Ibid.*, p. 17.

⁴⁶ Idem, p. 17.

Nesse sentido, podemos pensar com um maior cuidado, a particularidade da região ao invés de compararmos realidades distintas, como já evidenciamos. Outro equívoco que deve ser repensado é o de que a mão-de-obra indígena e africana se excluía, pelo contrário, elas coexistiam, como já evidenciou Chambouleyron, “escravos africanos e trabalhadores indígenas (livres ou escravos) não eram pensados de forma incompatível”.⁴⁷

Se por um lado os colonos eram desejosos de adquirir o indígena para realizar as mais diversas funções, por outro queriam o negro para realizar inúmeras atividades, especialmente o trabalho na agricultura. Não era demais solicitar mão de obra distinta para uma sociedade que se dizia carente de braços para o trabalho.

O tráfico incipiente é outra questão que foi redimensionada, pois se numericamente não fora tão expressivo como para Bahia e Rio de Janeiro foi/é preciso avançar para perceber as motivações que fizeram com que tal comércio fosse distinto. Nesta direção Chambouleyron aponta que “o tráfico negreiro ao longo do século XVII e início do século XVIII se organizou a partir de pressupostos diferentes do tráfico brasileiro”.⁴⁸ O autor chama atenção para o fato de que o tráfico para o Maranhão e Grão-Pará era organizado a partir da Coroa, diferentemente de outras praças como Bahia, Pernambuco ou Rio de Janeiro.

Nas capitânicas do Grão-Pará e Maranhão (século XVII e meados do XVIII), ainda na perspectiva de Chambouleyron, o tráfico se organiza em razão de elementos outros como as epidemias, as leis de liberdade indígena e os interesses da Fazenda Real na região. É válido também lembrar que as políticas formuladas pela coroa tinham relação com as especificidades locais já que o governo da Amazônia Portuguesa permaneceu separado do governo do Estado do Brasil por quase duzentos anos. Nesse sentido, o tráfico era distinto, como era distinta a realidade amazônica.

Os trabalhos que mencionamos não invalidam os argumentos socioeconômicos apresentados que dificultavam a entrada de africanos na região, isto é, a pobreza dos moradores, a inconsistência dos empreendimentos agrários (ausência de *plantation*), a “incapacidade” do tráfico, a abundante oferta de índios para o trabalho. Entretanto, novos olhares permitem analisar outras perspectivas e avançar nas investigações

⁴⁷ CHAMBOULEYRON, Rafael. *Suspiros por um escravo de Angola. Discursos sobre a mão-de-obra africana na Amazônia seiscentista*. Belém: *Humânitas*, vol.20, n° 1/2 (2004), pp. 105-106.

⁴⁸ Idem, *Ibid.*, p. 81.

permitindo alcançar argumentos que nos façam perceber com mais nitidez a sociedade da qual nos ocupamos.

Um objeto que foi investigado amplamente foi a famigerada Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. O organismo comercial teve evidentemente um papel fundamental para a compreensão do tráfico de escravos para a Amazônia Colonial, na medida em que permitiu a regularização do tráfico, entretanto a implementação e ação da empresa possui interpretações que se coadunam e outras que divergem, é o que veremos a seguir.

1.4. A Companhia de Comércio e a historiografia

A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão fez parte de um conjunto de medidas durante o período pombalino (1750-1777) que visavam “arrancar” a Amazônia Colonial de sua “estagnação”, juntamente com o fim da escravidão indígena, a retirada do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas e a expulsão dos jesuítas.

A Companhia estabeleceu o monopólio no tráfico e comercialização de escravos africanos no Grão-Pará e Maranhão, pois seu objetivo principal era,

A introdução de mão-de-obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como negócio vital, porquanto, suposta a liberdade dos índios, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luis e de Belém para Lisboa.⁴⁹

Para o historiador Manoel Nunes Dias, defensor da empresa, “a Companhia mudou, realmente, a roupagem e a fisionomia da terra que há muito aguardava lavragem e sangue novo”.⁵⁰ Os benefícios propiciados pela empresa não foram poucos, ainda de acordo com Nunes,

⁴⁹ DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPa, 1970, vol. 1. p. 459.

⁵⁰ Idem, *Ibid.*, p. 56.

A atividade do arriscado e dispendioso empreendimento constitui a primeira experiência séria de colonização da Amazônia. A atividade mercantil da Companhia foi o grande fator de humanização da paisagem. Estimulando o cultivo de produtos tropicais comerciáveis, a Companhia encaminhou em sólidas linhas o processo de desenvolvimento econômico das terras do norte da colônia.⁵¹

A Companhia também foi tema de amplo estudo de Antônio Carreira, entretanto, este último, coloca algumas questões não apontadas por Nunes, por exemplo, questiona se a criação da CGGPM de fato foi uma ideia concebida por Mendonça Furtado. O historiador aponta documentos de 1688, onde fica demonstrado o interesse na formação de companhia proveniente de capitais privados oriundos da Metrópole e do Brasil. Nesse sentido a organização da companhia em questão não constituiu uma inovação, de acordo com o mencionado autor.⁵²

O êxito da empresa é apontado por diversos trabalhos, acompanhem os argumentos de alguns. Para Alencastro, a CGGPM fez parte de uma operação da Metrópole para enquadrar a região no sistema atlântico.⁵³ De acordo com Almeida, o tráfico de cativos oriundos da África, “foi insignificante na Amazônia até meados do século XVIII quando, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, um número considerável de escravos foi introduzido na região”.⁵⁴

A empresa em questão, como nos informa Carreira, “tratou-se de uma organização mercantil, de estilo amplo, monopolista e de capitais provenientes da emissão de ações”.⁵⁵ Entretanto, a mesma não conseguiu o monopólio sem ter que conceder largos favores a Coroa, que garantia o exclusivo da CGGPM através de medidas como: negar despachos aos navios “estranhos” e confiscar aqueles que tentassem sair sem o documento. Essa relação de troca entre a Companhia e a Coroa é assim apresentada por Manuel Nunes:

O que houve foi uma espécie de reciprocidade de favores entre o monarca e a empresa mercantil, simbiose política e econômica de interesse para ambas as causas. Ao soberano cumpriam determinadas funções, onde a Administração necessitasse da presença reguladora ou coatora do poder público. A Companhia, por seu lado, ficaria incumbida do financiamento da obra de defesa dos territórios

⁵¹ DIAS, op. cit., pp. 55-56.

⁵² CARREIRA, Antônio. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969, p.20.

⁵³ ALENCASTRO, Luis Felipe. *Com quantos escravos se constrói um país? O Brasil não era viável sem Angola*. In: *Raízes Africanas*. Figueiredo, Luciano (org).Rio de Janeiro: Sabin, 2009, pp.142-143.

⁵⁴ ALMEIDA, Maria Celestino de. *Ibid.*, p.102.

⁵⁵ CARREIRA, op. cit., p. 65.

incorporados ao domínio da Coroa, encargo que interessava à segurança do seu próprio patrimônio.⁵⁶

A defesa das fronteiras era uma das funções da empresa que aumentou quantitativamente os braços africanos nas capitâneas; para Sampaio, “não restam dúvidas quanto ao impacto provocado pela Companhia de Comércio sobre a demografia escrava no Grão-Pará”.⁵⁷ A perspectiva de que a empresa alterou o perfil econômico e social da região, também aparece em Carreira:

Parece supérfluo repetir que o desenvolvimento econômico e populacional do Maranhão e do Pará, na segunda metade do século XVIII, se ficou a dever em escala apreciável à ação da Companhia monopolista.⁵⁸

Tal percepção é ratificada por Nunes, ao atribuir a empresa “a primeira experiência séria e colonização da Amazônia”.⁵⁹ Na agricultura, a Companhia incentivou o cultivo do arroz, anil vegetal, cacau, café. “Dir-se-ia que a Companhia, com sua fecunda atividade fomentista, nucleou as populações. Pelo menos contribuiu enormemente para isso, reunindo a maior parte dos lavradores em, torno de si, sedentarizando-os à terra agricultada”⁶⁰. A empresa para este autor operou mudanças profundas que não ocorreram apenas no cenário amazônico.

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

Para Salles, a avaliação da Companhia também foi positiva:

Os 22 anos de atividades da Companhia provam que a empresa pombalina, apesar de seus defeitos, não falhou e que a política escravista adotada pela metrópole, sob a inspiração do Marquês de Pombal teve profundas consequências na Amazônia.⁶¹

⁵⁶ NUNES, Manuel 1970, Op Cit, p. 16.

⁵⁷ SAMPAIO, Patrícia. Ibid., p. 3.

⁵⁸ CARREIRA, Antonio. Ibid., p. 217.

⁵⁹ DIAS, Manuel Nunes. op. cit., pp. 55-56.

⁶⁰ Idem, Ibid., p. 58.

⁶¹ SALLES, op. cit., p. 60.

Seguindo está mesma ótica, Jonas Queiroz e Flávio Gomes afirmam que “o fluxo de escravos negros para a Amazônia havia aumentado consideravelmente após a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1755”.⁶² Ainda que haja uma concordância no fato de a empresa colonial introduzir maior quantidade de escravos no Grão-Pará, isso não significa que as necessidades do tráfico tivessem sido supridas completamente através da Companhia, haja vista que, apesar da ação da mesma, os moradores ainda clamavam por mão-de-obra:

Na correspondência dos anos seguintes, o teor dos documentos é o mesmo, constatando-se a situação descrita por esse e por outros governadores que o sucederam. Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho porém da Magistratura, aparentemente também descontente com a Administração da Companhia.⁶³

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

Afinal, nem todos estudiosos da questão foram entusiastas da empresa monopolista. O historiador português João Lúcio de Azevedo, questionou o sucesso da ação da CGGPM e afirmou que “no Pará, nem a menor recordação subsiste d’esta empresa, que cercada de tantos privilégios, devia opulentar esta região fertilíssima”.⁶⁴ Este historiador foi um crítico severo da empresa, demonstrou os muitos problemas ocasionados pelo estabelecimento da mesma, a sobretaxa dos produtos, preços elevados dos gêneros trazidos da metrópole, a corrupção de seus membros e a escassez no fornecimento de mantimentos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro. Este autor,

⁶² GOMES, Flávio dos Santos & QUEIROZ, Jonas Marçal de. *Em outras margens: escravidão africana, fronteiras e etnicidade na Amazônia*. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p. 143.

⁶³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 47.

⁶⁴ AZEVEDO, João Lúcio. *Estudos de História Paraense*. Belém: SECULT, 1994, pp.102-103.

inclusive, questiona a eficiência da empresa em atender seu principal intento, a avaliação que faz da ação da empresa pombalina é a seguinte:

A estes males, não previstos, juntou-se o malogro das risonhas esperanças. Tudo suportaria de boa mente a colônia, se os parasitas, alimentados com a seiva mais opulenta de suas riquezas, lhe facultassem o copioso abastecimento de escravos. Havia um século que os braços activos escasseavam, e agora, não obstante as promessas, faltavam-lhe com o africano, depois de lhe haverem peremptoriamente retirado o socorro do índio.⁶⁵

Nas palavras do autor mencionado acima, não houve de fato uma eficácia na atuação da companhia no norte da América Portuguesa. Outro estudioso questiona os benefícios de ação da mesma na execução de outra função da empresa: a defesa das fronteiras, de acordo com Claudio Shikida é necessário analisar a empresa sob outros aspectos porque observa

[...] a ausência de qualquer cálculo de custo-benefício que demonstre que a opção pelo não monopólio teria de ser preterida. Em outras palavras, são necessários estudos contrafactuais nesta área. Sem estes, é difícil se obter alguma precisão sobre o sucesso (ou não) da companhia no fornecimento deste bem público, a defesa.⁶⁶

As avaliações sobre a CGGPM são divergentes, mas sua relevância para a intensificação do tráfico de africanos é incontestável, entretanto, com uma nova conjuntura política, os privilégios que a empresa usufruía foram duramente questionados e o fim do monopólio se aproximava, contudo seus defensores ansiavam para que os privilégios fossem estendidos e seus detratores vociferavam pelo fim da mesma.

1.4.1. Os detratores e apologistas da CGGPM

Desde que foi instituída, a Companhia contou com a insatisfação dos “homens de negócio de Lisboa” que apresentaram em 1755, uma representação demonstrando o quanto seria prejudicial ao comércio e a navegação de Portugal, o estabelecimento de um monopólio estendido por tantos anos.⁶⁷ Entretanto, para que fosse formada, também contou com o apoio de comerciantes de Lisboa. Manuel Nunes Dias ressalta a

⁶⁵ Idem, *Ibid.*, p.99.

⁶⁶ SHIKIDA, Claudio. *Apontamento sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007, pp.10-11.

⁶⁷ CARREIRA, *Ibid.*, p.33.

“qualidade” dos homens de negócios que investiram na fundação da empresa provenientes de capitais.

Pela primeira vez um grupo de comerciantes experimentados propunha ao monarca, em forma de estatutos, um plano de fomento ultramarino que era transformado em lei através de um alvará de confirmação da real mão e com a chancela do enérgico ministro, responsável pela iniciativa renovadora.⁶⁸

A criação da empresa, na perspectiva de Reis, “fora uma solicitação das próprias populações amazônicas cansadas de aguardar praça nos poucos barcos que anualmente serviam de intercâmbio”.⁶⁹ Nessa perspectiva a empresa fora criada contando com o apoio dos colonos do Grão-Pará. Ressalta Salles que o capital levantado para implementação da empresa foi de moradores do Pará.⁷⁰ Entretanto, sabemos que tal afirmativa deve ser um equívoco, porque os quatrocentos e vinte e seis acionistas fundadores da companhia pertenciam a lugares diferentes como Maranhão, Mato Grosso, Pará, Bahia e Portugal.⁷¹

Contudo, alguns comerciantes do Pará foram prejudicados pelo estabelecimento do organismo mercantil, pois antes do monopólio eles realizavam o comércio de alguns produtos com exclusividade e obtinham lucros altíssimos, tal benefício fora perdido com a instalação do monopólio, gerando contrariedade entre aqueles que realizavam o comércio na região. Entretanto, a insatisfação dos mesmos foi expressa por meio do comércio ilícito durante todo o período do monopólio, como bem observou Souza Júnior,

A desconfiança com que os colonos olhavam a Companhia levava-os a persistirem no comércio ilícito, realizado a revelia da mesma. Para tentar acabar com tal prática, a Coroa Portuguesa determinou, por Carta Régia de 1760, a obrigatoriedade dos lavradores consignarem seus gêneros exportáveis unicamente à Junta da administração da Companhia, o que parece não ter vingado, pois durante todo o período de vigência da mesma, os negociantes continuaram a embarcar seus efetivos por conta e riscos próprios.⁷²

⁶⁸ DIAS, Manuel Nunes, *Ibid.*, p. 227.

⁶⁹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Belém: SECULT, 1994, p.51.

⁷⁰ SALLES, *Ibid.*, p.57.

⁷¹ DIAS, *op. cit.*, pp.230-234.

⁷² SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.337.

De acordo com Nunes, o estabelecimento da empresa contou com protestos no reino e no ultramar, pois a instituição

feria interesse vitais: o dos pequenos mercadores estabelecidos na colônia, o dos senhorios dos navios que traficavam na rota atlânticas com artigos de procedência de três continentes-Europa, África, América- e, mormente, o dos comissários volantes postos a serviço de certas facções estrangeiras, fielmente representado pelos negociantes britânicos.⁷³

Durante a vigência da empresa pombalina, também tinha muitos insatisfeitos, pois havia queixas de que ela não atendia os moradores no fornecimento satisfatório de trabalhadores. Em correspondência de 1761, o governador dizia que “tudo isso da uma evidente prova de que a carência de braços é muita, e pouca a quantidade que aqui conduz a Companhia”.⁷⁴ Analisando a Companhia monopolista João Lúcio de Azevedo observar os males ocasionados pela empresa, o mencionado autor não se mostrou nada otimista e lançou críticas ácidas sobre a ação da empresa na região, afirmou que a dita não “abasteceu” de escravos a colônia.⁷⁵

As opiniões acima são distintas da emitida por Manuel Nunes, admirador e defensor da Companhia e da obra de Pombal. Para este historiador a empresa monopolista fora um divisor de águas na história da Amazônia Colonial. Quando trata das críticas direcionadas a empresa faz a seguinte defesa

Fica, portanto, demonstrada a assistência capitalística da Companhia ao sistema defensivo das regiões coloniais. As cifras apuradas provam que a constituição monopolista não foi unicamente uma sociedade meramente comercial. Realizando um objetivo político-militar resguardou, decerto modo, é certo, os seus interesses. Forneceu, no entanto, à Coroa poderosos elementos contra o mercantilismo internacional salteador sequioso pela partilha política e econômica do rico patrimônio ultramarino. É obvio que a Junta da Administração não iria aventurar tamanhas importâncias para a época, se não obedecesse aos imperativos de colaboração com o Estado compatíveis com o programa de fomento ultramarino da realeza.⁷⁶

As distintas opiniões relacionadas às críticas direcionadas a empresa monopolista, evidenciam o embate presente na documentação entre os “apologistas”,

⁷³ DIAS, op. cit., vol. 2. p. 157.

⁷⁴ AZEVEDO, Ibid., p.100.

⁷⁵ AZEVEDO, Ibid., p.99.

⁷⁶ DIAS, Ibid., p. 52.

representados pela junta de administração da CGGPM e os “detratores”, os que não puderam se beneficiar com a ação da empresa. Após vinte anos de existência o estatuto de 1755 previa uma prorrogação por mais vinte anos,⁷⁷ entretanto quando chegou o momento de considerar esta possibilidade, os “detratores” trataram de demover esta possibilidade da cabeça de D. Maria.

Entre aqueles que defendiam a permanência do monopólio argumentava-se que a empresa fora benfazeja a região, já que teria enriquecido seus habitantes uma vez que fomentou o comércio, forneceu mão de obra e assegurou as fronteiras. Com isso teria contribuído, através de sua ação colonizadora, para o fortalecimento do poder real na região; já os descontentes com a empresa avolumavam as denúncias contra os preços abusivos dos escravos, escasso fornecimento de trabalhadores, corrupção, falta de pagamento dos produtos e desmandos da junta administrativa na cobrança de dívidas.⁷⁸

Sobre as divergências ocasionadas pelo fim do monopólio exercido pela empresa provenientes de capitais, Gaioso sintetiza desta maneira:

Logo que ElRey D. José I morrêo, todos aquelles que tinham interesse em que a companhia se extinguisse, representarão vivamente ao novo governo o grande prejuízo que estas companhias causavão ao Estado. Mandou S. M. actualmente reinante examinar a matéria, que foi muito debatida. As primeiras cessoens forão contrarias aos que mostravão maior empenho na sua extinção, e deste numero hera o Sr. Presidente do erário o Excellentíssimo Marquez de Angeja: porém passando mais algum tempo, e entrando este ministro a apossar-se de todo o governo, em razão da influencia de seu eminente posto, vence este maior poder a solidez dos discursos e razoens alegados pelos que insistião na sua conservação, e tinham á sua cabeça o honrado e sábio ministro da marinha o Excellentíssimo Martinho de Melo e Castro. Foram pois extinctas as companhias de Pernambuco, e do Pará e Maranhão.⁷⁹

Com a tensão provocada pelo momento de decisão sobre a extensão ou não do monopólio, ao avizinhar-se o fim do período do exclusivo comercial quarenta e oito comerciantes de Lisboa subscrevem uma petição no ano de 1777 pedindo a rainha que não fosse prorrogado o prazo, consoante estava previsto no artigo número 51 do estatuto

⁷⁷ CARREIRA, Ibid., p.44.

⁷⁸ SILVA, Marley Antonia Silva da. “o que se precisa para o adiantamento das lavouras”.*Tráfico negreiro no Grão-Pará com o fim da Companhia Geral de Comércio (século XVIII)*. Belém: Monografia de graduação em História apresentada a Universidade Federal do Pará, 2008.p.42

⁷⁹ GAYOSO, Raimundo Jose de Souza. *Compendio Histórico Político do Maranhão*. Oficina Rougeron. Paris, 1970, pp.177-178.

de 1755.⁸⁰ Os devedores da empresa no Pará, cerca de 187 entre civis e militares,⁸¹ engrossavam as correntes antagonistas que desejavam abolir o monopólio, enviavam cartas a rainha demonstrando a insatisfação. A soberana atendeu aos anseios dos que estavam insatisfeitos com o exclusivo exercido pela empresa, no início de 1778 foi considerado extinto os privilégios da empresa provenientes de capitais.

Após, o fim do exclusivo comercial, curiosamente quando era mencionada por moradores e autoridades a Companhia era lembrada como uma empresa que não realizava o tráfico de forma satisfatória (já que os moradores sempre reclamavam por mais escravos); entretanto, à medida que transcorre o tempo e aumentam as necessidades e as dificuldades de obtenção de africanos, a Companhia passa então a ser lembrada como uma empresa competente que fornecia escravos aos moradores e ainda os vendia fiado.⁸²

A empresa fornecia escravos a prazo para os colonos, e é possível que tenham se acostumado a receber escravos e pagar posteriormente com gêneros, pois a venda de trabalhadores cativos a vista era uma dificuldade que o tráfico enfrentava, mas a introdução de escravos persistiu no período posterior à Companhia, como nos evidencia Reis:

Encerrada a fase de actividades da Companhia, ante a grita de interessados em Portugal, que viam nela um paradeiro aos seus negócios, negócios de que a região não conhecia qualquer benefício directo ou indirecto, continuou porém, a imigração dos Africanos, uma vez que a tentativa de estabelecer a economia na base agrária fora coroada do maior sucesso. Como o creatório no Marajó e depois no Baixo-Amazonas, actividades económicas a que o negro escravo também trouxe a sua contribuição.⁸³

O tráfico africano perpetuou-se apesar do fim da Companhia e alguns autores nos levam a crer inclusive que o mesmo ampliou-se no Grão-Pará, após o término da empresa monopolista. Para Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo, “por volta de 1784 (...) é possível ver que o número médio de escravos transportados havia aumentado, a se julgar pela arqueação das embarcações típicas do transporte”.⁸⁴ Os espaços internos dos navios aumentaram, ampliando, por conseguinte a capacidade de

⁸⁰ CARREIRA, op cit, p. 35.

⁸¹ DIAS, Ibid., vol. 2., p.75.

⁸² SILVA, Ibid., p.45.

⁸³ REIS, 1961, p. 354.

⁸⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 49.

transportar escravos. Entretanto, é preciso analisar com acuidade as questões numéricas e por tal motivo serão avaliadas no terceiro capítulo.

O organismo mercantil responsável por fornecer braços para o trabalho no Maranhão e no Pará, passado os vinte anos, dividia esta atividade com a iniciativa particular. No período do monopólio, sabemos que o Pará recebia mais escravos que o Maranhão, entretanto o comércio de mancipios africanos tomou rumos distintos nos dois estados quando tal atividade tornou-se livre.

1.5. O tráfico de escravos no Pará e no Maranhão: aspectos historiográficos

No século XVII estudar o tráfico de africanos para a Amazônia Colonial significa estudar obrigatoriamente Maranhão e Pará, pois como é sabido tratava-se basicamente de uma mesma unidade administrativa. Esta situação permaneceu quase a mesma até 1772 quando o Estado do Grão-Pará e Maranhão foi dividido em dois: Estado do Maranhão e Piauí e Estado do Grão-Pará e Rio Negro, tal divisão permaneceu até meados do século XIX. Ocorre que a Companhia que fora criada no reinado de D. José I, para suprir de mão de obra na região e atendia os dois Estados. Dito de outro modo, estudar o comércio de mancipios na Amazônia Colonial, até o término do monopólio da Companhia Pombalina significa considerar os mencionados Estados, para melhor analisar o tráfico.

Entretanto, esta situação se altera com o fim do monopólio exercido pela Companhia de Comércio. Nesse sentido, as investigações sobre o tema podem se realizar de maneira mais tranquila e proveitosa considerando dois estados distintos. Sabemos que o comércio de mancipios no Maranhão continuou sem grandes atropelos, o que já não ocorreu no Pará. Os escravos desembarcados em São Luís foram numericamente mais expressivos do que os desembarcados em Belém (esta afirmação ficará mais nítida quando apresentarmos os números de escravos entrados no Grão-Pará no pós Companhia, o que será feito no terceiro capítulo). Assim, surge logo uma questão: o que permite a inversão dos números entre Pará e Maranhão no pós monopólio da empresa pombalina?

Não há uma resposta exaustiva para esta indagação, aliás, um estudo comparativo que explorasse mais profundamente esta questão poderia render bons frutos, (mas não é este nosso intuito aqui). Contudo, para entendermos tais diferenças

entre os estados, teremos que passar necessariamente pela questão do desenvolvimento da agricultura nos mencionados estados. Ocorre que o Maranhão aproveitou o contexto propício e desenvolveu gêneros agrícolas para a exportação, ao que parece o mesmo não ocorreu no Pará, ainda que neste tenha se efetivado atividades agrícolas rentáveis.

Os dois gêneros que tiveram um crescimento “prodigioso” nas palavras de Gaioso, na segunda metade do século XVIII no Maranhão, foi o arroz e o algodão.⁸⁵ De acordo com Viveiros, o arroz teve um aumento significativo na produção que seguiu até o século XIX e no primeiro quinquênio deste século ainda dava para carregar trinta navios com o grão.⁸⁶

Foram tais produtos exportáveis que possibilitaram os rendimentos necessários aos moradores para que pudessem dar continuidade ao tráfico de africanos, como nos coloca Almeida,

O Maranhão foi a única região da Amazônia que conseguiu dar continuidade à política de introdução de escravos negros iniciada pela Companhia: em 1770, com a exportação do algodão, o Maranhão já podia financiar por sua própria conta a importação de escravos africanos, o que jamais ocorreu no Pará.⁸⁷

O êxito no comércio de escravos ocorrido em São Luís em relação a Belém foi nítido, talvez por isso as investigações no Maranhão tenham sido mais numerosas que no Pará. É possível observar esta disparidade nos estudos de trabalhos recentes que têm explorado diversos aspectos do tráfico para São Luiz.

A dissertação de Marinelma Costa⁸⁸ é um bom exemplo. A partir da documentação do Arquivo Público do Maranhão e da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, digitalizada pelo Projeto Resgate, a autora investigou um recorte no qual pode destacar a transição “que marca o panorama maranhense, na segunda metade do século XVIII”.⁸⁹ A pesquisadora privilegia os anos de 1755 a 1799, para estudar a partir do tráfico de escravos, as procedências africanas no Maranhão, estabelecendo as conexões com África, onde Bissau, Cacheu e Angola aparecem como

⁸⁵ GAYOSO, op. cit., p.218.

⁸⁶ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do Comércio do Maranhão: 1612-1895*. Lithograf. reedição, Maranhão, 1992, p.77.

⁸⁷ ALMEIDA, op cit, p.104.

⁸⁸ MEIRELES, Marinelma Costa. *Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista*. Dissertação de Mestrado: UNB, 2006.

⁸⁹ Idem, p.48.

principais portos de onde vieram homens para o trabalho no Maranhão setecentista, também são apontados dados numéricos no mesmo trabalho.

Foi justamente a necessidade de fornecer dados numéricos para todo o período do tráfico de mancipios no Maranhão que levou Daniel B. Domingues Silva a escrever “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes an organization”.⁹⁰ Neste trabalho o autor contribui de maneira significativa, pois fez uso de fontes até então não examinadas pelos historiadores que se ocuparam da temática no Maranhão.

Domingues utiliza a Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos (BDCTE) e como já dito fornece dados para todo o período do trafico com África, além de observar as peculiaridades das rotas para São Luís onde se destaca o comércio com a Senegambia e a organização era caracterizada pelo tráfico triangular. Entretanto, vale destacar que em seu cômputo não inclui o tráfico realizado com os portos do Brasil e não foi realizada uma crítica aos dados contidos na BDCTE. Além disso, o autor pouco se ocupa das questões internas do Estado que influenciaram no tráfico de africanos.

Para investigar o tráfico ocorrido entre 1707-1750, Benedito Barbosa elaborou “Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Grão-Pará”.⁹¹ Esta dissertação teve como objetivo analisar o tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará durante o reinado de D. João V, este trabalho corrobora as afirmativas de Domingues como a de que o tráfico constituiu um negócio de base triangular com forte apoio da Coroa portuguesa ao financiar e proporcionar a estrutura necessária ao comércio de almas.

O trabalho de Benedito Barbosa é instigante porque analisa elementos internos, como as epidemias, que refletem no mencionado comércio. Ressalta o historiador que nos períodos de epidemias os moradores e as autoridades discursavam sobre a importância do africano para o crescimento econômico da região amazônica, fato examinado nos constantes pedidos de escravos como alternativa para suprir a carência de mão-de-obra que a região vivenciava.

O cruzamento de diversas fontes como as oriundas do BDCTE, Arquivo Público do Pará e do Maranhão, os anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, além do Arquivo Histórico Ultramarino, o permitem fazer um acurado levantamento quantitativo, ainda que numericamente este comércio não seja tão expressivo. Barbosa,

⁹⁰ SILVA, Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes an organization. Slavery an Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008, pp. 477-501.

⁹¹ BARBOSA, Benedito Carlos. *Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Belém: Dissertação de Mestrado (história) UFPA, 2009.

também analisa a participação de escravos como trabalhadores dos engenhos de açúcar e aguardente, trabalhadores domésticos, construtores civis e como barbeiro-sangradores.

Com intuito de evidenciar a relação peculiar entre o Maranhão e a Alta Guiné, Reinaldo Barroso⁹², argumenta que as conexões entre São Luís e a África ocidental se justificam não somente por questões de ordens geográficas, mas também pelo fato de haver uma preferência das autoridades da região em utilizar escravos da Guiné por serem estes especializados em cultivar um dos gêneros mais rendosos no Maranhão na segunda metade dos setecentos, o arroz.

Tal habilidade dos africanos da Alta Guiné teria respaldado a relação específica entre as duas margens do Atlântico. O trabalho de Barroso baseia-se na documentação do Arquivo Público do Maranhão, a qual o pesquisador utilizou amplamente. Do conjunto que manipulou, estão livros do acervo da Secretaria de Governo como os Registros de Passaportes, os livros de registro das correspondências trocadas entre os governadores do Estado do Maranhão e Piauí com outras autoridades, os Termos de Visita de Saúde; e, o livro de Registro de Casamentos.

Deste grupo documental que explorou os Termos de Visita de Saúde eram prerrogativas de segurança contra as infestações atlânticas⁹³ para os navios contaminados não contagiassem a capitania de São Luís e ceifassem vidas. São fontes extremamente ricas para o tráfico e permitem uma sistematização dos dados, pois apontam o tipo, procedência e nome da embarcação; capitão, mestre ou dono da mesma; data do termo; dias de navegação entre a origem e a chegada; e, a quantidade de escravos vindos com a embarcação.

Entretanto, no que diz respeito aos dados quantitativos é possível que sua análise pudesse ter sido mais fidedigna por meio da utilização de outros conjuntos de fontes, como os documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, contidos no Projeto Resgate. Contudo, é instigante a relação que Reinaldo Barroso, inspirado em outros trabalhos, fez sobre o aumento no cultivo do arroz no Maranhão dos setecentos e a crescente importação dos escravos rizicultores da Alta Guiné.

Todavia, existem outras razões que podem explicar a predominância da Senegâmbia no fornecimento de trabalhadores cativos para o cultivo do arroz, algodão e

⁹² BARROSO, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. Dissertação de Mestrado. Salvador /UFBA, 2009.

⁹³ Infelizmente não encontramos este tipo de documentação para o mesmo período no Pará, ainda que houvesse preocupação da administração em fiscalizar as condições dos cativos chegados nos portos de Belém, foi inclusive construído um Lazareto onde os navios contaminados pudessem ficar de quarentena.

demais gêneros agricultáveis no Maranhão. Maria Celeste baseada em ampla bibliografia observa que as conexões estabelecidas entre estas regiões são anteriores a criação da CGGPM, ou seja, esta empresa monopolista se favoreceu de experiências anteriores para remontar, em Bissau e Cacheu, redes atlânticas de compras de cativos⁹⁴ e houve continuidade neste comércio após o monopólio exercido pela empresa pombalina. Maria Celeste, também elaborou trabalho de dissertação onde examinou as rotas atlânticas de comércio negreiro para a região norte da América portuguesa, especialmente para a capitania maranhense nos anos de 1755 a 1800.⁹⁵

O trabalho de Maria Celeste foi elaborado a partir de fontes diversas, que a possibilitou elaborar uma valiosa análise onde verificou a quantidade de escravos introduzidos no Maranhão, identificou as rotas comerciais das quais o comércio negreiro se servia, tanto na África como na América portuguesa, e demonstrou a relevância que a Companhia do Grão-Pará e Maranhão teve na revitalização dessa face do comércio negreiro.

A autora mencionada acima corrobora os dados de autores que notaram o incremento do tráfico durante a implementação da Companhia pombalina e analisa com acuidade a relação com a Senegâmbia. Para indicar o número de escravos africanos inseridos no Maranhão no decorrer da segunda metade do século XVIII, bem como os portos de origem dos mesmos, Maria Celeste utiliza os documentos do Arquivo Histórico Ultramarino e a BDCTE.

Apesar da indubitável consistência de seus dados e argumentos, ao apresentar seus números ela não cruza as diferentes fontes e a BDCTE, é necessário pontuar que a Base de Dados contém equívocos como os de digitação, repetição de informações, mesma viagem que aparece duplicada, o que incide sobre o computo total dos mancipios. Vale salientar que a pesquisa nos registros de batismo, casamentos e óbitos para identificar a auto identificação dos africanos cativos perante as autoridades religiosas também foi bem cuidadoso e merece destaque. Além dos trabalhos que

⁹⁴ SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Dimensões atlânticas: notas sobre o tráfico negreiro e as rotas comerciais entre Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800*. Anais do XIX Encontro Regional de História e Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP-USP.2008CD_ROM. p.6-7.

⁹⁵ SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800*. 2010. 82 f. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2010.

mencionamos até agora ainda existem artigos e notas publicados sobre a mesma temática relativas ao Maranhão.⁹⁶

Entretanto, semelhante volume de trabalhos não pode ser observado nas análises que possuem recorte e temática semelhante no Estado do Grão-Pará. Talvez por se considerar que demograficamente o tráfico de mancipios não fora expressivo no mencionado Estado ou porque os indígenas tenham representado a maior força de trabalho utilizado no Pará, ou quem sabe até as dificuldades de acesso as fontes⁹⁷ permitiram que as pesquisas em torno do tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro tenha se desenvolvido pouco.

Mas, aqui cabe uma ressalva, o trabalho inovador de Colin, *African Slavery and Economic Development in Amazonia (1700-1800)*,⁹⁸ que se ocupou do tráfico para a Amazônia Colonial realizando um estudo comparativo entre Pará e Maranhão nos anos de 1700-1800. Entretanto, é inegável que tem sido dada pouca atenção ao tráfico que ocorreu depois do monopólio da empresa pombalina.

O historiador Vicente Salles, que possui uma contribuição grandiosa no que diz respeito ao estudo do negro no Pará, dedicou poucas linhas para se referir ao tráfico após a Companhia, diz apenas que “extinta a companhia em 1778, o tráfico não acabou com ela”⁹⁹ e daí em diante apresenta, baseado em variada bibliografia, números a respeito do comércio de mancipios africanos¹⁰⁰.

⁹⁶ MEIRELES, Marinelma Costa. *O Maranhão no Espaço Atlântico: Construção de Identidades no Século XVIII*. In: Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades, 2008. Lisboa: Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades, 2006. v. 01; SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Outras rotas de um comércio atlântico*. Leituras de História, São Paulo, p.24-25, 02 ago. 2008; SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Dimensões atlânticas: tráfico negreiro e rotas comerciais entre a Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800*. In: ANPUH-São Paulo, 2008, São Paulo. ANPUH-São Paulo XIX Encontro Regional de História: poder, violência e exclusão, 2008. GOMES, Flávio; SILVA, Maria Celeste Gomes da. “A costa da Guiné é o remédio do Brasil”- *Senegâmbia, Maranhão e rotas do tráfico atlântico na América Portuguesa: algumas aproximações*. In: Sueley Creusa Cordeiro de Almeida. (Org.). *Histórias do mundo atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI*. 2 ed. Recife: , 2009, v. , p. 121-154. SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII*. In: 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009, Curitiba. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009. MEIRELES, Marinelma Costa. *As conexões do maranhão com a África*. Outros Tempos, v. 6, p. 8/130-144, 2009.

⁹⁷ Entretanto, esta situação foi deveras alterada com o Projeto Resgate tal projeto foi instituído pelo Ministério de Cultura, através de sua assessoria especial, em 1995. Teve como objetivo disponibilizar para consulta no Brasil, documentos históricos relativos ao período colonial existentes em arquivos de países que tiveram sua história ligada à história brasileira, através de microfimes e CD-ROM, acompanhados de catálogos que sumariam a documentação. Também a *Base de dados do comércio transatlântico de escravos*, esta disponível online desde 2008.

⁹⁸ MACLACHLAN, Colin M. *African Slavery and Economic Development in Amazonia (1700-1800)*. In: TOPLIN, Robert B. (eds.) *Slavery na Race Relations in Latin América*. Greerwood Press, 1973.

⁹⁹ SALLES, Ibidem., p.73.

¹⁰⁰ Idem, pp.74-76.

Sobre a continuidade do comércio de almas em Belém após findo o monopólio, Colin Maclachan afirmou que as diferenças entre Pará e Maranhão, demonstram, como já dito, que este último possuía condições de manter tal comércio, haja vista o crescente desenvolvimento do cultivo de gêneros agrícolas exportáveis que possibilitavam recursos com os quais os colonos pudessem financiar escravos para a lavoura, o que já não ocorria no Pará,¹⁰¹ onde o principal produto de exportação, o cacau, podia ser colhido pelo indígena no interior da floresta.¹⁰²

Ainda de acordo com os argumentos do mesmo autor, com o tráfico livre a iniciativa particular os vendedores autônomos não podiam ser obrigados a vender escravos a crédito, como ocorria com a empresa monopolista. O historiador ressalta as dificuldades do Pará em dar continuidade ao tráfico, afirma baseado nos dados do AHU e do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro que “ao invés de uma queda dramática, o comércio permaneceu aproximadamente o mesmo de antes [...]. De 1779 a 1790 o número médio declinou menos de dez por cento”.¹⁰³

O trânsito forçado de homens de África para o Grão-Pará nos anos posteriores a empresa monopolista foi tema de um trabalho monográfico¹⁰⁴ onde se quis analisar o tráfico negreiro para o porto de Belém. No mencionado trabalho a contribuição mais relevante está em analisar aspectos da capitania em questão. Foi observado como moradores e autoridades buscavam sensibilizar a Coroa Portuguesa no sentido continuar o fomento da vinda de cativos africanos para o Grão-Pará, argumentando que sem eles não haveria o fomento da agricultura o que levaria ao declínio e pobreza do Estado, também se identificou qual a reação dos colonos frente à extinção do monopólio exercido pela CGGPM, além disso foi apresentado dados numéricos sobre o tráfico, mas há que se notar que neste aspecto foram cometidos equívocos.

Como se pode notar quando comparado é desproporcional as análises elaboradas sobre a mesma temática entre Maranhão e Pará. Anaíza Vergolino fornece uma informação que nos permite perceber outras diferenças entre os Estados limítrofes. Ocorre que a autora aponta uma peculiaridade, enquanto Bissau e Cacheu continuam sendo portos preferenciais no comércio com o Maranhão, o mesmo já não ocorre com o Grão-Pará, pois com a falência da empresa aumentou o comércio com Angola.¹⁰⁵

¹⁰¹ MACLACHLAN, *Ibid.*, p.127

¹⁰² *Idem*, p. 122.

¹⁰³ *Idem*, p. 128.

¹⁰⁴ SILVA, 2008.

¹⁰⁵ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.50.

Sabemos que Angola ocupou um lugar fundamental no fornecimento de mancipios africanos para o Brasil. Entretanto, as distâncias e as correntes marítimas tornavam o comércio com Angola mais difícil, contudo, a autora observa um aumento na importação de Angola em direção ao Grão-Pará no pós companhia. Só á partir de 1800

Embora incerta, a leitura dos dados nos faz supor que de 1753 até por volta de 1775 predominou a importação de escravos da Guiné Portuguesa; de 1775 a aproximadamente 1795, diminuiu a importação da Guiné e aumentou a importação de Angola. Finalmente depois desta data (...) houve um incremento uma predominância de negros oriundos de Angola e Moçambique.¹⁰⁶

Entretanto Vergolino não tinha como objetivo fazer a leitura acurada das fontes e nem o fez, ainda que a compilação por ela realização tenha lhe dado embasamento para apontar questões fundamentais. O Grão-Pará por questões geográficas devia manter o mesmo comércio e mantinha até fim do monopólio da empresa pombalina, logo surge uma inquietação: o que possibilita que um crescimento no comércio de mancipios entre Angola e Grão-Pará? As distâncias eram maiores, de modo que a viagem tornava-se mais longa e dispendiosa, além disso, Vergolino indica que isso ocorre anos antes da proibição do tráfico ao norte do equador.¹⁰⁷

O comércio com Angola enfrentava sérios problemas durante a vigência do monopólio da Companhia, isso porque os navios sempre vinham superlotados e era comum que os escravos viessem contaminados o que levava a morte muitos deles. Evidencia-nos Carreira que o comércio com Angola durante o monopólio fora pouco expressivo.

Por todos estes motivos e ainda devido a grande concorrência verificada em Angola, a partir de certa data (talvez 1766) vemos a escravaria reduzida a escassas 109 cabeças, encaminhadas já para o Rio de Janeiro, a fim de ser vendida para as áreas de mineração, onde as cotações eram bem mais elevadas. Praticamente só depois de um interregno de 9 anos (1775) o tráfico voltou a atingir cifras um pouco mais significativas, e assim mesmo só por quatro anos mais. Operava-se então, na área de Benguela. De certo modo a anormal mortalidade de escravos só em parte teria sido uma das causas do afrouxamento, primeiro, e desaparecimento, depois, da atividade mercantil da Companhia na zona de Angola.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Idem, Ibid.,

¹⁰⁷ Idem, Ibid.,

¹⁰⁸ CARREIRA, Ibid., p.141.

Se mesmo durante o monopólio o comércio não era significativo com Angola, o que alteraria esta situação? Afinal qual o papel de Angola no tráfico com o Grão-Pará e Rio Negro? Este comércio se intensifica com o Atlântico Sul no pós-monopólio como apontou Vergolino ou o tráfico de almas mantém as mesmas características que seu vizinho Maranhão?

Precisamos avaliar as fontes com acuidade para senão respondermos, apontarmos caminho para um entendimento mais significativo dos aspectos peculiares do tráfico negreiro para o Grão-Pará e Rio Negro é o pretendemos fazer nas próximas linhas.

CAPÍTULO II

“FORÇAS DE BRAÇOS É O QUE SE PRECISA”: o tráfico, o contexto e os discursos após o monopólio (1777-1815)

A necessidade de trabalhadores era um problema endêmico na Amazônia Colonial.¹⁰⁹ A Companhia de Comércio possuía como um de seus mais importantes objetivos trazer trabalhadores cativos africanos para as capitânicas do norte da América Portuguesa.¹¹⁰ Entretanto, o exclusivo comercial que exercia é posto em cheque em 1777 e se extingue definitivamente no ano seguinte.

Tal cenário não parece alvissareiro para que houvesse a permanência de um fluxo contínuo no transporte de homens da África para o trabalho no Grão-Pará. Como bem evidenciou José Luiz Ruiz-Peinado, “não havia expectativas claras de como poderiam conseguir um fornecimento regular de escravos africanos depois da abolição da CGGPM”.¹¹¹ O próprio estatuto da companhia reconhecia a pobreza dos moradores,¹¹² por isso os vendia a prazo, havia a larga utilização do ameríndio nos mais diversos trabalhos, além disso, a relevância do extrativismo deve ser considerada.

Apenas estes elementos são suficientes para nos fazer suspeitar que o tráfico se atravancara na região e que haveria poucos motivos para a continuidade do comércio de almas. Este capítulo pretende, inspirado nas fontes e na bibliografia, apontar os elementos que permitiram a continuidade do comércio de cativos oriundos da África, apontar/questionar aspectos políticos e econômicos experimentados pelo Estado do Grão-Pará.

2. Pensamento político, agricultura e comércio de almas

Alguns aspectos ajudam a explicar a continuidade da inserção dos mancipios africanos na região, Colin MacLachlan, argumenta que houve a projeção para Amazônia Colonial de um modelo ideal de desenvolvimento que fora instaurado no Estado do

¹⁰⁹ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974, p. 42.

¹¹⁰ DIAS, 1970, p. 19.

¹¹¹ RUIZ PEINADO ALONSO, José Luis. *La “escravatura necessária para a cultura”*. *Eslavos africanos em la Amazonia tras la extinta Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. *Revista Estudos Amazônicos*, vol. IV, n 1, 2009, p.21.

¹¹² MACLACHLAN, 1973, p.119.

Brasil, onde ocorreu a combinação de escravos negros e cultivo da terra, o resultado fora uma agricultura produtiva e rentável a Coroa.

Para o mesmo autor os lusos tentaram duplicar tal processo na Amazônia.¹¹³ Em finais dos setecentos, Portugal procurava criar dependência de seus produtos manufatureiros em suas colônias, por outro lado privilegiava as produções agrícolas das colônias, era com os produtos exóticos que se abastecia o mercado interno e se dinamizaria o comércio externo.¹¹⁴ Tal necessidade também se imprimiu nas produções dos pensadores das instituições de ensino da época, a influência dos escritos produzidos alcançou o Grão-Pará, algumas vezes, tais influências se materializaram em políticas de fomento a agricultura em um Estado que possuía uma tradição extrativista.

Os intelectuais e administradores portugueses do século XVIII acreditavam na agricultura como atividade fundamental para o desenvolvimento econômico luso.¹¹⁵ Nesta mesma direção já notara Pereira, que a coroa portuguesa relacionava à prosperidade das capitanias a importação do braço africano.¹¹⁶

Ora, era necessário acreditar com veemência na necessidade da imigração de tais trabalhadores para que o Estado do Grão-Pará e Rio Negro prosperassem para justificar a continuidade nas atividades de fomento ao tráfico. Pois, outros mercados eram mais interessantes para venda de mancípios africanos, inclusive o Estado do Maranhão, onde seus colonos possuíam recursos suficientes para adquirir a referida mão de obra.

A relevância do estímulo e desenvolvimento das atividades agrícolas deve ser considerada como questão central aqui, pois a própria Coroa tencionava que a lavoura se enraizasse na capitania definitivamente, o que se efetiva na segunda metade do século XVIII. Por outro lado, é válido ressaltar que as áreas onde houve maior dinamismo da agricultura no Grão-Pará foram justamente aquelas cultivadas por trabalhadores africanos. Como bem pontua Salles,

É exatamente aqui que o negro entra no Pará em escala considerável e se destina para as lavouras de gêneros exportáveis: cana-de-açúcar, arroz, tabaco, algodão e cacau. Como somente em torno de Belém se

¹¹³ Idem, *Ibid.*, p.113.

¹¹⁴ DOMINGUES, Â. Quando os Índios eram Vassalos: Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII. Lisboa: CNCDP, 2000, pp.830-831.

¹¹⁵ Cf. CARDOSO, José Luis. *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Editora estampa, 1989.

¹¹⁶ PEREIRA, Manuel Nunes. *A introdução do negro na Amazônia*. Boletim Geográfico –IBGE, vol. 7, nº 77 (1949), p.509.

pôde estabelecer efetivamente este tipo de economia agrária, a escravatura africana se limitou, na Amazônia, a área tão restrita.¹¹⁷

A região tocantina é apontada por Kelly Normand como o espaço onde primeiro foi introduzido à cana de açúcar no Grão-Pará, e tal gênero fora cultivado por trabalhadores africanos em especial nas freguesias de Abaeté, Acará, Baião, Barcarena, Igarapé-Miri e Oeiras.¹¹⁸ Por causa da ânsia em conseguir trabalhadores para o cultivo nas áreas agricultáveis o senado da câmara de Macapá pedia para que se construísse um porto, por ser a viagem para Belém perigosa e por se demorar dias, pediam permissão junto a D. Maria para que se fizesse o comércio de escravos diretamente naquele porto, pois são “endependavelmente necessarios escravos para o trabalho da cultura”.¹¹⁹ Ainda que os autores pontuem a presença negra e o desenvolvimento da agricultura nas proximidades de Belém é preciso notar que mesmo nas regiões mais distantes o negro já se fazia presente.¹²⁰

A vontade de desenvolver agricultura, por parte da administração, se materializava através da isenção de impostos no tráfico negreiro, venda de escravos a crédito e mesmo com a condenação de determinadas atividades que pudessem oferecer riscos a agricultura; um exemplo disso era a tentativa de restringir a produção de aguardente. O governador João Pereira Caldas, ao comentar o estado da agricultura no Grão-Pará, admitia que as engenhocas de aguardente prejudicavam a agricultura ao lhe tirar braços:

Aqui mesmo se me ofereceo representar a V.Exc. a precisão que de muito tempo eu, considero haver de providencia a evitar-se o abuzo com que uma grande parte destas gentes se destinão as fabricas das agoasardentes de cana empregando-se nellas, não só os engenhos de açúcar, mas também huma quantidade de engenhocas, que ocupando avultado numero de pessoas, estas vem a faltar para a lavoura mais útil, e para a exportação mais interessante aos povos do reino.¹²¹

¹¹⁷ SALLES, 2005, p.49.

¹¹⁸ KELLY-NORMAND, Arlene Marie. *Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição*. Belém: *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (out.-dez. 1988), p. 2-3.

¹¹⁹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.105.

¹²⁰ GOMES, 2005, p.45.

¹²¹ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 26 de janeiro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6921.

Como afirmou Chambouleyron “a produção de aguardente de cana sempre representou uma constante fonte de problemas para as autoridades”.¹²² A lavoura teve bastante êxito na segunda metade do XVIII, especialmente no cultivo de alguns gêneros como o cacau e o arroz. Inclusive a capitania do Pará foi uma importante fornecedora do produto no período colonial; Portugal consumia o arroz produzido em suas possessões, já que “enfrentava, na segunda metade do século XVIII, um grande déficit cerealífero”. A saída encontrada pela metrópole não foi a produção e sim “a reorientação da política de exploração das colônias”.¹²³

A política de fomento a agricultura desenvolvida pela metrópole senão conseguiu transformar a Amazônia Colonial no “celeiro do mundo” conseguiu obter alguns frutos. Pereira Caldas, ao discorrer sobre gêneros e escravos, faz o seguinte apontamento quando trata do tráfico, da lavoura e do arroz:

possa ser presente a V.Magestade a continuação do progresso do mesmo comércio e o visível avanço que para ele tem feito, e vai fazendo a lavoura dos moradores do Estado”.[...] Do dito progresso da lavoura verá V. Magestade que já o todo da exportação do gênero do Arroz se manifesta em couza de noventa mil arrobas.¹²⁴

Nos diversos pedidos fica evidente que para conseguir mão-de-obra ou para justificar o “atraso” da agricultura a carência de trabalhadores é utilizada como argumento para convencer as autoridades portuguesas, da necessidade de intensificação do tráfico de mancípios.

Trabalhadores para o desenvolvimento da agricultura e agricultura como um caminho para o desenvolvimento da colônia era uma questão presente no pensamento político do Brasil desde as últimas décadas do século XVIII.¹²⁵ Esta era uma concepção oriunda das instituições de ensino portuguesas que nos setecentos promoviam um esforço de renovação do conhecimento.¹²⁶

Essas concepções relativas à relevância da agricultura como forma ideal de desenvolvimento pode ser melhor entendida, considerando as influências teóricas de

¹²² CHAMBOULEYRON, Rafael. *O governo dos sertões. Açúcar, aguardente e índios na Amazônia Colonial*. Texto apresentado no Seminário de Estudos Coloniais/UFGA, outubro de 2007, p. 14.

¹²³ MARIN, Rosa Acevedo, *Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial*. A escrita da história paraense. Belém: NAEA/UFGA, 1998, p. 61.

¹²⁴ CARTA de João Pereira Caldas, para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6917.

¹²⁵ PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888*. RJ: Editora Jorge Zahar, 2002. p.13.

¹²⁶ DOMINGUES, 2000, p.824.

parcela da elite política brasileira. Como é sabido, jovens foram estudar em Portugal, na Universidade de Coimbra e posteriormente na Academia Real das Ciências de Lisboa, centros que influíram nas concepções desses estudantes. Como pontuou Pádua é possível observar nestes pensadores um enfoque fisiocrata, onde havia uma preferência por um modelo rural de progresso.¹²⁷

Na metrópole, tal pensamento era defendido, segundo José Cardoso, pelos frequentadores da Academia Real das Ciências de Lisboa, que refletiam sobre a realidade econômica da Metrópole e buscavam encontrar soluções práticas para contribuir com o desenvolvimento econômico do reino. Homens como o naturalista italiano Domenico Vandelli, um dos protagonistas da criação da Academia, defendia que a agricultura era a mais importante de todas as indústrias.¹²⁸

O sobrinho de batismo do Marquês de Pombal, D. Rodrigo de Souza Coutinho, que dirigiu a Secretaria de Estado e Domínios Ultramarinos entre 1796 e 1801, também considerava que era na agricultura que residia o fundamento da prosperidade dos povos e da riqueza dos Estados. Era necessário, na perspectiva do político português, que houvesse mudanças na agricultura, para tanto era necessário conclamar os seus pares na colônia.

A construção coletiva de um projeto para o Brasil, a partir do debate entre intelectuais e políticos brasileiros e portugueses, fica clara na mensagem enviada por Souza Coutinho a vários dirigente político a vários governadores de capitanias em janeiro de 1798, recomendando a adoção de mudanças na agricultura e pecuária (...). Para promover o aumento da agricultura seria necessário introduzir ‘novos artigos de cultura’ e aperfeiçoar os ‘antigos métodos de cultivar o terreno’. Era recomendável, para tanto, ‘introduzir o uso de bois e arados, para cultivar as terras, com os quais se poupam muitos braços que se podem empregar em outras coisas igualmente úteis.’¹²⁹

Tais inovações tecnológicas para o fomento da agricultura também foram experimentadas no Grão-Pará, entretanto seus resultados não foram tão animadores,

[...] as técnicas extrativas substituídas por práticas agrícolas, com a introdução do arado de aiveca. Essa inovação técnica tão importante na produção europeia, ao ser introduzida no Grão-Pará, desencadeou

¹²⁷ Id., Ibid., p.18.

¹²⁸ CARDOSO, 1989, p.60.

¹²⁹ PÁDUA, Ibid., p.57.

um processo de desestruturação de todo o sistema produtivo, representado na literatura pela desestruturação do solo.¹³⁰

Sabemos que a tentativa de promover a agricultura no Grão-Pará, intensificou-se com as políticas pombalinas e que a Companhia de Comércio contribuiu especialmente na medida em que permitiu o escoamento da produção por meio da regularização do transporte e no fornecimento de mão de obra. De acordo com Nunes a empresa monopolista contribuiu sobremaneira,

A gigantesca instituição ajudou, com seus trânsitos e com sua política creditícia, o estado e os colonos a substituírem o incipiente extrativismo vegetal e a rudimentar agricultura de subsistência e itinerante, por uma poderosa e remuneradora empresa agrária nascida e crescida sob a proteção do comércio externo.¹³¹

Sobre o “remédio” para o fomento da agricultura, o naturalista baiano Alexandre Rodrigues Ferreira, também discípulo de Vandeli, em expedição na Amazônia entre os anos de 1783 a 1792 apontou como solução para o fomento da agricultura “o aumento na introdução de africanos”.¹³² Mas, ao que parece em sua opinião fora influenciado por governantes e políticos da região, pois este era o mesmo argumento que os colonos e administradores professavam. Eis uma justificativa para que a Coroa contribuísse para a continuidade do comércio de escravos em tempos onde o tráfico voltara a ser livre. Vamos nos deter um pouco mais sobre agricultura no Grão-Pará e a relação feita por autoridades e colonos entre o desenvolvimento da lavoura e a necessidade de utilização dos trabalhadores cativos africanos.

2.1. Grão-Pará e Rio Negro: Estado extrativista?

Alguns aspectos da colônia explicam as demandas por braços cativos africanos, para uma região onde, como disse Nádía Farage, a disputa pelo acesso e controle da mão-de-obra indígena é o fio que tece a história política.¹³³ Sabemos que o extrativismo foi uma atividade econômica deveras importante no Grão-Pará, o que não significa

¹³⁰ GUERRA, Gutemberg Armando Diniz & ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré. *Do conceito de fertilidade ao de sustentabilidade*. NCN - Novos Cadernos NAEA, Vol. 2, No 2 (1999), p. 149.

¹³¹ DIAS, 1970, vol. 2, p.261.

¹³² FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Viagem filosófica ao Rio Negro*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1983. apud PÁDUA, 2002, p.88.

¹³³ FARAGE, Nádía. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; ANPOCS, 1991, p. 26.

afirmar que a agricultura não fosse tentada pelos moradores e estimulada pelas autoridades. A coroa portuguesa incentivou o estabelecimento de atividades agrícolas no Grão-Pará, especialmente a partir da segunda metade do século XVIII.

As políticas pombalinas para Amazônia visavam à defesa e a ocupação do território, transformando o índio em colono, além de buscar incrementar as atividades econômicas.¹³⁴ A criação da CGGPM tinha como papel fundamental a inserção de cativos para o cultivo dos gêneros tropicais, que seriam levados para os portos da metrópole.

Nesse sentido, cabe considerar que mesmo tendo uma realidade econômica distinta das demais possessões portuguesas, no Grão-Pará também havia agricultura de gêneros exportáveis, inclusive o desenvolvimento de atividades agrícolas era preocupação da administração portuguesa bem antes das políticas pombalinas. A coroa criou estratégias para incentivar, por exemplo, o plantio da cana no Estado do Maranhão desde as décadas finais do século XVII.¹³⁵

Daril Alden nos informa, por exemplo, que a produção do cacau liderou as exportações desde as primeiras décadas do século XVIII, o mesmo autor ainda nega que a economia da região tenha sido inteiramente de subsistência antes da implantação da CGGPM apontando que, anteriormente a existência da empresa, a Amazônia já estava ligada aos mercados europeus. O mencionado historiador lembra ainda que o aumento no fornecimento de trabalhadores africanos, presumivelmente contribui para um crescimento das plantações de cacau.¹³⁶

Ainda que os homens e mulheres oriundos da África tenham sido destinados as mais diversas atividades como serviços domésticos, moagem de arroz, remagem de canoas, construção de fortificações,¹³⁷ trabalho nos curtumes, nos engenhos, nos muitos

¹³⁴ Sobre a vasta bibliografia que versa sobre a política pombalina ver: FALCON, Francisco José Calazans. *A época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)*. São Paulo, Editora Ática, 1993; MAXWELL, Kenneth. *Marques de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996; ANTUNES, Manuel, et al. *Como Interpretar Pombal? No bicentenário de sua morte*. 2 vols. Lisboa. Edições: Bróteia/Porto, livraria A. L., 1982; SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (coordenação). *Pombal Revisitado. Comunicações ao Colóquio internacional organizado pela comissão das comemorações do 2º centenário da morte do Marques de Pombal*. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1984.

¹³⁵ CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)*. Belém, Editora Açai, 2010, pp.126-127.

¹³⁶ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974. p. 39.

¹³⁷ DOMINGUES, Ângela. *Quando os índios eram vassalos. A Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do Século XVIII*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2000, p.60.

trabalhos da cidade e mesmo na coleta das drogas do sertão,¹³⁸ a maciça contribuição dos africanos nas plantações do Grão-Pará é indiscutível. Pereira enuncia: “outro móvel deste tráfico era o ter-se acostumado a utilizar o braço negro nas incipientes lavouras de suas colônias, na própria África”.¹³⁹

Nas décadas finais do XVIII e no início do XIX, isto não foi diferente. Muitos moradores e administradores do Estado em questão também estabeleciam a relação entre desenvolvimento da agricultura e utilização de mão-de-obra africana. Essa perspectiva é corroborada por José Luiz Ruiz-Peinado, haja vista que para o mesmo “o principal destino do trabalho escravo da África foi o trabalho nas plantações para o cultivo de produtos de exportação: açúcar, arroz, tabaco, algodão, cacau, gado, sal”.¹⁴⁰

Para Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo, “a se julgar pelos pedidos dos moradores, é possível afirmar que os escravos se destinavam às lavouras e aos roçados, especialmente na área de Bragança e Cameté”.¹⁴¹ Aliás, estas áreas eram reconhecidas pela sua produção agrícola,

Cameté era a zona de maior produção de farinha do Vale. Os documentos indicam que a produção das roças do comum no período de 1753 a 1796 totalizam 3.766 alqueires de farinha, fora a produção de 48 alqueires e 6 paneiros das roças dos índios . Todavia o cacau dominava os sistemas de produção de Cameté. Pode-se atribuir a esse produto o aumento da população escrava africana até o final do século XVIII.¹⁴²

Em Bragança, a preocupação do governador João Pereira Caldas evidencia que a localidade era promissora no cultivo de gêneros agricultáveis, o administrador luso escreve ao senado da Câmara dizendo que enviava “uns sessenta e tantos” escravos chegados de Bissau e o único agradecimento que desejava era “adiantarem a sua própria felicidade, por meio de huma grande aplicação as recomendadas lavouras”.¹⁴³ Um estudo baseado em dados demográficos demonstra que os principais locais de

¹³⁸ GOMES, Flávio. *A Hidra e os Pântanos: Mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil (sécs. XVII-XIX)*. Tese de Doutorado pela UNICAMP, Campinas, 1997, p. 51.

¹³⁹ PEREIRA, 1949, p. 509.

¹⁴⁰ RUIZ PEINADO ALONSO, José Luis, “*daquele péssimo mocambo*”. In: *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*. Belém: Editora Açai, p.125.

¹⁴¹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 52.

¹⁴² ANGELO-MENESES, Maria de Nazaré. *Aspectos conceituais do sistema agrário do vale do tocantins colonial*. Cadernos de Ciência & Tecnologia, Brasília, v.17, n.1, p.91-122, jan./abr. 2000, p.105. VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.180.

concentração dos trabalhadores cativos de origem africana, eram eles Belém, Macapá, Vila Vistosa, Mazagão, Cameté e Bragança¹⁴⁴, locais onde a agricultura era promissora.

Em 1778, o governador João Pereira Caldas escrevia a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e Ultramar, ao tratar dos escravos que adentraram em Belém, abordou também outras temáticas, como o destino que se ia dar aos africanos, a produção de arroz e a falta de mão de obra cativa africana, esta última questão “obrigaria” os moradores a recorrerem ao braço indígena, para a autoridade esta era uma situação preocupante, pois “sendo os índios tão poucos em suas povoações para com elles suprir aos moradores”.¹⁴⁵

Pereira Caldas discorria ainda sobre as dificuldades de lidar com o gentio por conta de seus costumes. Ora, para o governador era justamente pela carência de trabalhadores africanos cativos que fazia com que os moradores se valessem do trabalho indígena.¹⁴⁶ Entretanto, apesar das dificuldades o trabalhador a que se tinha mais acesso era o indígena, uma forma de resolver tal situação seria ter maior oferta de trabalhadores africanos, por isso em ofício insistia o governador sobre a necessidade em intensificar o tráfico “Que he o que torno a dizzer a V.Exc. que muito se deve e se precisa providenciar para que o augmento de maiores forças de braços facilite as grandes vantagens do progresso deste Estado.”¹⁴⁷ Não era este o desejo apenas do administrador português, os colonos compartilhavam com ele tal anseio.

A queixa dos moradores pela necessidade de envio mais numeroso de escravos africanos era justificado por causa da “deminuição dos índios e o pouco considerável número de escravos”, reclamação feita no ano de 1777, quando o governador escreve ao secretário do ultramar e afirma que o número reduzido de índios e a insuficiente introdução de africanos provocavam “a pequena força da população”; questionava ainda o governador: “como nesses termos, sem braços, e sem competentes forças se ha de animar e adiantar a agricultura, em tão extensas, e despovoadas terras?” Entenda-se aqui “forças competentes” como mão-de-obra africana, pois a introdução insuficiente desta impedia, de acordo com o enunciado pelo governador, o envio de remessas mais numerosas de arroz, lavoura promissora que estava sendo prejudicada pela carência de

¹⁴⁴ KELLY-NORMAND, Arlene Marie. *Family; church and crown: a social and demographic history of the lower Xingu valley and the municipality of Gurupá, 1623-1889*. Dissertação de Doutorado, Flórida, 1984, pp. 143-152-157 e 179-189. apud DOMINGUES, 2000, p.61.

¹⁴⁵ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de melo e Castro. Pará, 10 de agosto de 1778. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 80, doc. 6623.

¹⁴⁶ Idem, *Ibid*.

¹⁴⁷ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas. Pará, 11 de Agosto de 1779, *AHU*, Pará (Avulsos), caixa. 83, doc. 6824.

trabalhadores. Essa situação precisava ser alterada com as “competentes e effectivas introduções de escravos” no Grão-Pará.¹⁴⁸

Podemos inferir que extrativismo e agricultura eram atividades concomitantes. Entretanto, já notamos, havia um anseio conjunto da metrópole, de intelectuais e da administração no Grão-Pará em fomentar maciçamente a produção de gêneros agricultáveis. Os trabalhadores africanos, na perspectiva dos grupos já apontados, eram fundamentais para garantir o desenvolvimento das atividades agrícolas na região. Também ficou nítido que nos lugares onde a presença de mancípios africanos era mais frequente, houve um maior desenvolvimento da agricultura. Sem africanos nos engenhos e nas roças a produção ficava comprometida é o que diziam os moradores, vejamos com mais detalhes.

2.2. “estes poucos operários não bastavam para rossas, plantas e capinaçoens”: as dificuldades dos colonos com o fim do monopólio

O cenário de numerosas reclamações não fora alterado nos anos que se seguem ao fim do monopólio da empresa pombalina. O morador João Pedro de Oliveira Bastos, escreve em resposta ao Senado da Câmara de Belém em Novembro de 1780. Sua réplica ocorre porque os donos de engenhos haviam sido solicitados a justificarem, junto ao senado, a razão de ter cessado a produção de açúcar. Em sua correspondência o morador relata as dificuldades que enfrentava nas atividades que desenvolvia.¹⁴⁹ Pois o engenho real Nossa Senhora da Anunciação e as fazendas (de Jacarecuara, Jundiaí, Cariatuba e Jupatituba) onde se todas de “cacoais e rossas de mandioca” e além dos “avultados canaviais”, necessitavam de mão-de-obra escrava para funcionar adequadamente.

O mencionado proprietário das fazendas e do engenho tinha “apenas 46 escravos e 6 índios concedidos por portaria”, e com “estes poucos operários não bastavam para rossas, plantas e capinaçoens de canaviais, corte de canas e condução de muitas lenhas, fectura de cinzas e duplicação, de trabalhadores para revezarem de dia e de noite”. Os prejuízos que João Bastos vinha experimentando era pela falta de vinte e sete escravos que haviam morrido nos últimos anos. Neste mesmo ano, outros três proprietários de engenhos enviam resposta similares ao senado, foram eles: João Rodrigues de Castro,

¹⁴⁸ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 76, doc. 6376.

¹⁴⁹ OFÍCIO de João Pedro de Oliveira Barros para os oficiais da câmara da cidade de Belém. Pará, 20 de novembro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos) Cx. 87, D.7082.

proprietário do engenho Nossa Senhora do Desterro no Acará,¹⁵⁰ Bento Martins Silva, dono de engenho nas proximidades do rio Moju¹⁵¹ além de André Miguel Aires, possuidor de engenho nas margens do rio Capim.¹⁵²

O juiz da Vila de Bragança, Miguel João da Costa, em 1785, escreve representando os moradores junto ao governador, declara a necessidade de comprar alguns escravos pois que “nesta vila se achava a grande falta que experimentavam de operários para os ajudar na cultura de suas lavouras por serem poucos os que cada um possuía”.¹⁵³

Nos engenhos, estes também constituíam a mão-de-obra insistentemente solicitada pelos proprietários, uma vez que a lavoura da cana de açúcar e outras tantas atividades realizadas nos engenhos de açúcar necessitavam de numerosa escravatura para funcionar de forma satisfatória. É justamente a escassez de escravos que compromete o adequado funcionamento do engenho de nome Carmello de Carapajó, ao menos é o que se informou em correspondência ao juiz Ordinário da capitania, em Agosto de 1790, o mestre de campo João de Moraes Betancourt.

No texto enviado ao juiz é descrita toda a situação desoladora da propriedade, que se encontrava “na última decadência”. À medida que descreve o estado do engenho e da fazenda acaba relatando também as atividades desenvolvidas pelos escravos. O número reduzido de cativos negros teria comprometido o andamento das atividades do engenho, pois os escravos que haviam estavam empregados “nos cacoeas e como estes são perto de trezentos mil” acabavam por ocupar a maior parte da escravatura, o restante ocupava-se “na olaria, curtume, roças para farinha, alguns arrozaes, facturas de canoas grandes, e mais miudezas de lavouras”. O remetente informa que para continuar produzindo açúcar no engenho (o que achava difícil pelo reduzido número de escravos) precisaria de mais cinquenta ou sessenta escravos, pela carência destes é que as atividades do engenho estavam estagnadas, informava o proprietário.¹⁵⁴

O secretário do Ultramar, informou o governador do Grão-Pará, no ano de 1793 sobre a saída do navio *Francisca* de Portugal para a Costa da Mina com o intuito de comprar escravos para o estado, ressalta ainda a utilidade desse comércio para a

¹⁵⁰ OFÍCIO de João Rodrigues de Castro para os oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém . Pará, 21 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7083.

¹⁵¹ OFÍCIO de Bento Martins Silva para os oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém. Pará, 21 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7084.

¹⁵² OFÍCIO de André Miguel Aires para os [oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém. Pará, 28 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7088.

¹⁵³ Idem, p.108.

¹⁵⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 141.

capitania, pede “para que os negociantes se animem a continuar o mesmo comércio e introduzir nesta capitania, em direitura dos portos de África, a escravatura de que tanto se precisa para a sua agricultura e laboração”.¹⁵⁵

Os governadores de Angola e Benguela receberam correspondência da metrópole, no ano de 1798, onde tratou-se das “providências que Sua Majestade quer dar para que, na capitania do Pará, se vá sucessivamente suprimindo a sensível falta de braços que experimentam a cultura e outros trabalhos igualmente úteis.¹⁵⁶ Mas afinal, faltavam braços para o trabalho na lavoura e para o “florescimento do Estado”, ou tratava-se apenas de um discurso para conseguir trabalhadores africanos por preços subsidiados pela Coroa?

2.3. Um cenário pouco alvissareiro: demarcação de fronteiras, epidemias, o fim do Diretório e a invasão de Caiena

É oportuno investigar se aqueles que enviavam súplicas constantes a coroa atravessavam um contexto deveras penoso ou queriam apenas encontrar uma justificativa para o parco desenvolvimento da agricultura e o pouco “florescimento” do Estado. Nesta direção, elencamos alguns aspectos que nos demonstram certos meandros no qual estavam inseridos os colonos “queixosos”. A demarcação das fronteiras, as epidemias, o fim do Diretório, a invasão de Caiena. Estes eventos de um jeito ou de outro contribuíram por um aumento na demanda de trabalhadores, o que vai incidir sobre o tráfico, já que este era uma via para alargar o número de braços disponíveis para o trabalho. Vejamos o cenário que exigia a ampliação de braços para o trabalho no Grão-Pará.

No processo de expansão ultramarina, Portugal e Espanha tiveram dificuldades para definir as fronteiras de seus domínios no continente americano. O Tratado de Tordesilhas de 1494 fora assinado para resolver esta questão e por ele a Amazônia era parte integrante das possessões de Castela.¹⁵⁷ Entretanto, em meados do século XVIII tal acordo tornara-se ultrapassado, outros tratados foram firmados.

¹⁵⁵ OFÍCIO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Queluz, 10 de outubro de 1793. AHU-Pará (Avulsos) Cx. 103, D. 8183.

¹⁵⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.209.

¹⁵⁷ REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A expansão portuguesa na Amazônia séculos XVII e XVIII*. Belém: SPVEA, 1959 (Coleção Pedro Texeira), p.15.

Entre os quais o Tratado de Limites assinado em 13 de janeiro de 1750, que não logrou êxito e o Tratado de Pardo assinado em 1761, um instrumento utilizado para cancelar o Tratado de Madri e as fronteiras voltaram a ser indeterminadas. Com a morte de D. José I sua sucessora D. Maria I encontrou na tentativa de delimitar o sul da América, uma forma de reatar as relações com a Corte espanhola¹⁵⁸. Neste contexto foi assinado em 1 de Outubro de 1777, o tratado Preliminar de Limites de Santo Ildefonso que seria responsável por delimitar as fronteiras entre Portugal e Espanha.¹⁵⁹ Para a demarcação dos limites foi necessário deslocar um contingente significativo de pessoas. Na tentativa de alcançar tal intento foram necessários astrônomos, geógrafos e outros indivíduos advindos do reino¹⁶⁰. Como nos evidencia Arthur Cesar,

Técnicos mandados para os trabalhos de demarcação, decorrentes do Tratado de Madrid e de Santo Ildefonso, subiram rios, viajaram lagos, passaram cachoeiras, identificaram a geografia local nos roteiros que foram escrevendo, nas cartas que riscaram.¹⁶¹

O mencionado historiador amazonense, não evidenciou que nestas expedições demarcatórias, havia uma diversidade de atores sociais como indígenas e africanos libertos e até fugidos,¹⁶² somente na pequena vila de Ega, entre os anos de 1781 e 1791 estabeleceram-se cerca de quinhentas pessoas, pertencentes à comissão portuguesa, do lado espanhol eram mais trezentas pessoas, todas elas responsáveis pela execução do tratado de Santo Ildefonso.¹⁶³ Do Grão-Pará foram enviadas pessoas para

[...] fabricar na Villa de Borba e na de Ega os aposentos para agasalho das partidas da demarcação; e parte para a Villa de Barcelos capital do Rio Negro com toda a expedição, que se compõem do comissário subalterno, de cinco engenheiros, de quatro astrônomos, de um secretário, de um provedor e officiaes da Provedoria, e de duzentos homens separados dos regimentos de infantaria.¹⁶⁴

¹⁵⁸ TORRES, Simei Maria de Souza. *Definindo fronteiras lusas na Amazônia colonial: o Tratado de Santo Ildefonso (1777 – 1790)*. In: SAMPAIO, Patrícia Melo & ERTHAL, Regina de Carvalho (Orgs.). *Rastros da Memória: histórias e trajetórias das populações indígenas na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2006, p.98.

¹⁵⁹ Id., *Ibid.*, p.100.

¹⁶⁰ BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p.195.

¹⁶¹ REIS, 1959, p.37.

¹⁶² Cf. SAMPAIO, Patrícia de Melo. *Amazônia: fronteiras, identidades e história*. Ciência & Cultura, vol .61 n. 3, 2009.

¹⁶³ Id., *Ibid.*, p.27.

¹⁶⁴ BAENA, *Ibid.*, p.196.

Havia homens que buscavam trabalhar nestas demarcações, o ajudante de Infantaria e engenheiro Joaquim Teixeira Leitão, era um destes, que em 1780 escrevia solicitando a sua participação na expedição de Demarcação de Limites no Pará¹⁶⁵, outros tinham obrigação de se dirigir para os recônditos do outrora estado do Grão-Pará e Rio Negro. O exército, nos idos dos setecentos, recrutava homens para servir em suas fronteiras. As demarcações no Rio Negro e em Mato Grosso decorrentes do tratado de 1777 careciam de número significativo de homens e nem sempre haviam braços disponíveis, não foi raro muito destes homens utilizados nas demarcações fossem retirados das plantações e outras atividades.

Além do Tratado de Santo Ildefonso no decorrer dos anos os problemas com as fronteiras de Caiena inquietava D. Francisco de Souza Coutinho desde finais do século XVIII, desejava conquistar imediatamente a Guiana¹⁶⁶, entretanto, as expedições para Caiena ocorreram somente em 1808, quando o governo luso identificou a “a necessidade imediata de assegurar a fronteira, mediante a remessa de um corpo de tropa que estacionasse no Oiapoque”.¹⁶⁷ De acordo com Silva Júnior, “no dia 15 de Novembro de 1808, partiu da vila de Chaves, a primeira expedição em direção a Caiena, composta por mil e duzentos homens da Tropa de Linha, distribuídos em três destacamentos, secundados e protegidos por nove embarcações de Guerra”.¹⁶⁸

Aliás, a primeira década do século XIX, foi conturbada na Europa e no Grão-Pará. As guerras napoleônicas instauraram o Bloqueio Continental e a invasão da península ibérica nos idos de 1807. Sabendo de tal conjuntura não houve calma entre os homens de negócio da região que mantinham estreitas ligações comerciais com Portugal, para eles a metrópole era o porto de acesso ao mercado europeu.¹⁶⁹ Para Magda Ricci, as ligações comerciais entre Grão-Pará, Maranhão, Portugal e Inglaterra foram, é claro afetadas por este contexto, trazendo prejuízos comerciais, familiares e pessoais¹⁷⁰ para portugueses de Belém e de São Luís. A historiadora observa ainda que

¹⁶⁵ REQUERIMENTO do ajudante de Infantaria e engenheiro Joaquim Teixeira Leitão, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], 1780, AHU, Pará (avulsos), AHU, Cx. 87, D. 7100

¹⁶⁶ REIS, 1959, p.27.

¹⁶⁷ REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A ocupação de Caiena*. In: HOLANDA, Sergio Buarque de. História geral da civilização brasileira, o Brasil Monárquico. Vol 2, Tomo 1. Rio de Janeiro; São Paulo: Bertrand Brasil, 1995-1997, p.284.

¹⁶⁸ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.359.

¹⁶⁹ Id., Ibid., p.354.

¹⁷⁰ RICCI, Magda. *O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: Movimentos Sociais, Levantes e Deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos

no Pará “a situação política e os distúrbios sociais e econômicos instaurados pela invasão napoleônica transtornou negócios e amizades, mas também deu a eles outros contornos”.¹⁷¹

Os conflitos no qual a metrópole estava envolvida acabavam por aumentar a necessidade de um contingente maior de homens que eram “solicitados” a afastarem-se de suas moradias, roças, enfim de suas atividades. De acordo com Shirley Nogueira¹⁷², no Pará muitos deles desertavam, pois dentre outros motivos, a distância de seus familiares e amigos, bem como o fato de serem recrutados para servir em espaços fronteiriços, faziam com que perdessem seus meios de subsistência. Contudo, não era somente as situações beligerantes que diminuía os braços para o trabalho, as epidemias também contribuía para baixas significativas na população.

As epidemias infestaram o Grão-Pará e ceifaram muitas vidas. Na Amazônia Colonial têm-se notícias de epidemias desde o século XVII, onde ocorreram as epidemias de 1660 e a de 1690 que ocasionaram a morte de muitos ameríndios¹⁷³. Rafael Chambouleyron observou que o desenvolvimento do tráfico negreiro, que ocorreu no início do século XVII e início do século XVIII, deve ser analisado em função de “elementos específicos da formação colonial no Estado do Maranhão”. Entre eles a morte de muitos indígenas causada pelas epidemias de bexigas, onde os moradores recorriam ao tráfico de trabalhadores cativos trazidos de África.

Para os anos de 1707-1750 Benedito Barbosa analisou que as epidemias de bexigas (varíola) que provocaram uma redução significativa na quantidade de trabalhadores indígenas, era entendida por moradores como um problema que somente poderia ser solucionado com os descimentos de mais índios dos sertões e com a vinda de africanos.¹⁷⁴

As epidemias de varíola continuaram no período de vigência da CGGPM, segundo Vianna, muitos escravos chegavam mortos em navios contaminados pela varíola.¹⁷⁵ De acordo com Magali Romero, em fins do século XVIII e o século XIX, foi

Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.168

¹⁷¹ Id., Ibid., p.169.

¹⁷² NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Razões para desertar: institucionalização do exército no Estado do Grão-Pará no último quartel do século XVIII*. Dissertação de mestrado: UFPA/NAEA, 2000, p.68 e 72.

¹⁷³ CHAMBOULEYRON, 2006, p. 82.

¹⁷⁴ BARBOSA, 2009, p.60.

¹⁷⁵ VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975, pp.36-37.

esta a enfermidade que mais causou danos no Pará.¹⁷⁶ Por isso, não é raro encontrarmos documentação que evidenciam os problemas decorrentes das epidemias ocorridas outrora.

O bispo do Pará, João Evangelista da Silva, comunicava ao secretário de Estado dos Negócios do Reino, que foi construído um cemitério para enterrar as vítimas de uma epidemia ocorrida em 1776, onde morreram cerca de “mil e tantas pessoas”, o cemitério era para “se enterrarem os mortos, principalmente índios, escravos, porque já não havia nas igrejas sepulturas que não tivessem cheias”. O mencionado religioso estava extremamente contrariado com o governador, porque este não havia impedido que cercassem o dito cemitério, por isso o bispo mandara dizer ao governador que

não mandava benzer o tal cemitério, sem ao menos o cercarem páos á roda, porque de outra sorte hirião os caens e as feras desterrar os corpos para os comerem, entrariam os gados a pastar em sima, e outras indecência indignas da piedade christã, que se deve usar, com os que morrem no grêmio da igreja católica [...] sem cercadura alguma, pizado dos animaes, exposto não só aos caens e as feras, mas tão bem a que alguns índios, ou pretos vão desenterrar os cadaveres, cortarem-lhe as mãos, e os braços para executarem as suas antigas supertiçoens, e diabruras, como tem acontecido muitas vezes.¹⁷⁷

O cemitério recebeu a benção, mas continuou sem o cercado e é provável que tenha recebido mais cadáveres, pois como è sabido, as moléstias que dizimavam tantas pessoas eram trazidas do ultramar para Belém, nos navios negreiros que atracavam na capitania. Por vezes estes navios possuíam péssimas condições sanitárias e a população identificava que eram justamente os tumbeiros os principais veículos difusores das bexigas, como bem evidenciou Arthur Vianna, “a força de verem que a varíola vinha sempre com o negros da África, que era aquela lúgubre corrente de desgraçados a portadora do mal, como um castigo aos seus algozes, olhou-se com mais cuidado para a carga dos navios negreiro”.¹⁷⁸

Entretanto, não parava de chegar navios contaminados e a população não deixava de padecer com as moléstias trazidas pelas embarcações que traziam carga

¹⁷⁶ SÁ, Magali Romero. “A peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização. Anais do III Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf

¹⁷⁷ OFÍCIO do Bispo do Pará, D. fr. João [Evangelista Pereira da Silva], para o [secretário de estado dos Negócios do Reino], visconde de Vila Nova de Cerveira, [D. Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva]. Pará, 15 de setembro de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 77, D. 6449.

¹⁷⁸ VIANNA, 1975, p.45.

humana do continente africano, pois João Pereira Caldas, informa no ano de 1778 ao passo que relata a carga transportada pelo navio Grão-Pará que pertencia a Companhia, também comenta que a carga do navio, ainda era resto da colheita do ano passado “na qual se fez avultada remessa” e que “contra as investivas e quiméras de tantos mal intencionados, vezivelmente se descide e manifesta o augmento da agricultura e exportação que o Estado vai tendo ainda na occorencia de hum cruel contágio de bexigas”.¹⁷⁹

Para impedir o contágio dos habitantes da capitania, o senado da câmara propôs a construção de um lazareto, “no qual indistintamente houvesse de fazer quarentena as embarcaçoens de qualquer parte vindas, e que sua carga contenha escravatura a fim de se acautelarem no modo possível aquellas terríveis e prejudiciais consequências infelismemente já aqui experimentadas”.¹⁸⁰ O lazareto foi construído na ilha de Arapiranga, entretanto sua eficiência foi limitada, pois houveram epidemias posteriores,¹⁸¹ comerciantes de cativos africanos não perderiam a oportunidade de fazer negócios e para não comprometer seus rendimentos muitos traficantes não respeitavam a quarentena e traziam africanos contaminados para o porto de Belém.

Segundo Arthur Vianna, em fins de junho de 1793, notaram-se na capital alguns casos de varíola, indício de que mais uma vez falhara a fiscalização dos empregados do porto.¹⁸² Trazer cativos doentes incorria em perdas para quem comprava e também para quem os vendiam, alguns traficantes chegaram a desistir do comércio de mancípios por trazerem indivíduos adoentados. Preocupados com o fornecimento de mão de obra oriunda da África ao Grão-Pará é recebida na capitania uma missiva do reino, no ano de 1795, informando que foi pedido ao governador de Angola, para observar as reais ordens e “animar” o tráfico, pois alguns traficantes estavam desistindo da atividade uma vez os cativos infectados não possibilitavam bons rendimentos aos proprietários.

[...] quanto aos donos da Francesinha penso que não prosseguem com serem os mais ricos d'esta terra em razão do grande prejuizo que tiverao por grande mortandade na escravatura, inferior qualidade d'ella, e infecção de moléstias de que chegou acometida o que tudo lhes

¹⁷⁹ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de fevereiro de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 79, D. 6536.

¹⁸⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.183.

¹⁸¹ VIANNA, *Ibid.*, p.38.

¹⁸² *Id.*, *Ibid.*, p.39.

motivou grande despeza, e grande demora para o embolso da que lhes ficou em estado de dispor.¹⁸³

Havia desconfiança por parte dos colonos em adquirir trabalhadores doentes, o que deixava as autoridades em alerta, um ano antes dos proprietários do navio Francesinha desejarem desistir do comércio de homens, outro navio encontrava dificuldades para aportar em Belém, esta embarcação vinha do Maranhão com 136 escravos, certamente infectados e o provável capitão Manoel Antonio Pereira, queixava-se a D. Francisco de Souza Coutinho por não poder aportar em Belém, mesmo “estes todos vem sem moléstia alguma”.¹⁸⁴ Também em 1794 veio de Bissau a galera Leoniza, com 350 escravos dos quais alguns, como informava o capitão, “ me tem morrido, pelo decurso da viagem”.¹⁸⁵ Ainda que estes frequentes surtos viesse preocupando as autoridades o tráfico continuava regular, entretanto se cogitou por um fim ao mesmo por conta dos contágios.

Muitas atividades foram prejudicadas por conta dos surtos epidêmicos, a construção de novas charruas estava sendo prejudicadas por conta das bexigas que atrapalhavam o trabalho de construção das mesmas no ano de 1794.¹⁸⁶ A população não passava longos períodos sem experimentar danosos surtos de bexigas, sendo uma questão que trazia preocupações para as autoridades, o governador do Estado escreve ao secretário de estado dos e Negócios Estrangeiros e Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, comunicando sobre o surto de bexigas ocorrido naquela cidade.¹⁸⁷

Foram tomadas medidas para tentar ao menos dirimir as consequências nefastas que causavam as doenças. Os oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará, em 1798 escrevem para a rainha, D. Maria I, pedindo a nomeação de dois médicos para aquela cidade, pois a população encontrava-se, tão molestada com os frequentes ataques de bexigas e outras doenças contagiosas¹⁸⁸. A preocupação com a contaminação e a disseminação da varíola fez com que o Príncipe Regente, D. João VI, enviasse ordem em 1799 para que “se introduzisse e promovesse a inoculação dos meninos negros e

¹⁸³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.204.

¹⁸⁴ *Id.*, *Ibid.*, p.151.

¹⁸⁵ *Idem.*

¹⁸⁶ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de julho de 1794. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 104, D. 8248.

¹⁸⁷ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado dos e Negócios Estrangeiros e Guerra]. Pará, 12 de fevereiro de 1797. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 108, D. 8538.

¹⁸⁸ CARTA dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para a rainha [D. Maria I]. Pará, 3 de outubro de 1798. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 113, D. 8788.

índios contra as bexigas”.¹⁸⁹ No ano de 1802 D. João VI reitera a mesma ordem.¹⁹⁰ Entretanto, as reais ordens não estavam sendo bem recebidas pela população, o governador informava a metrópole que as ordens sobre a inoculação tinham sido recebidas, entretanto, em 1803 “nem o exemplo, nem a persuasão, nem ainda o curativo gratuito pôde mover os ânimos dos povos a adoptarem a inoculação que Sua Alteza recomendou” a inoculação já tinha sido experimentada antes na região por missionários,¹⁹¹ ainda o governador continuava na mencionada missiva dizendo que a inoculação efetivada anteriormente pelos missionários teve “exemplos favoráveis nos mesmos índios em que esta doença fez tanto estrago”.¹⁹²

O governador D. Francisco de Souza Coutinho tomou algumas medidas entre elas, remover os doentes para os hospitais não permitindo que os doentes tentassem se curar dentro de suas casas, recomendou a limpeza das ruas e casas, a aspersão de perfumes para “corrigir o ar”, além disso, acreditava-se que tiros de pólvora podiam ser eficientes e os canhões passavam nas ruas mais infeccionadas disparando tiros de pólvora seca.¹⁹³ Todavia, as providencias que tomara o governador, não foram eficientes e as dificuldades na prevenção de bexigas no Grão-Pará continuavam, ao menos é o que informa o governador em 1804.¹⁹⁴

As tentativas de inoculação efetivadas pela administração portuguesa continuavam, as pesquisas sobre métodos preventivos também ocorreram, inclusive foram produzidas duas memórias sobre a inoculação de bexigas no Grão-Pará, tais registros foram enviados para a metrópole em 1804.¹⁹⁵ Entretanto, as medidas tomadas para evitar o contágio e curar a doença foram ineficazes. Mesmo que Arthur Vianna mencione que não houve contágio notável no período de 1806 até 1819¹⁹⁶, a documentação nos leva conclusões distintas. Pois no ano de 1806 a capitania sofria com o contágio da varíola.

¹⁸⁹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.213.

¹⁹⁰ *Id.*, *Ibid.*, p.217.

¹⁹¹ SÁ, *Ibid.*, p.6.

¹⁹² OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco de Souza Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 4 de março de 1803. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 124, D. 9561.

¹⁹³ VIANNA, 1975, pp.40-41.

¹⁹⁴ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 26 de julho de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9986.

¹⁹⁵ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 8 de agosto de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9999.

¹⁹⁶ VIANNA, *Ibid.*, p.46.

Houve um momento em que cansado pelos danos trazidos com as epidemias o governador do Grão-Pará sugere que se ponha um fim no tráfico com Angola. Relatava o administrador luso que “por diferentes vezes que este pestifero mal passara nesta capitania” e deixara uma triste herança, pois a doença “levaria a sepultura muitos milhares de habitantes”. Ocorre que os navios que traziam escravos adoentados, eram justamente os de Angola, o que segundo o governador não acontecia, por exemplo, com os escravos vindos de Moçambique. Salientava o administrador da capitania que com este comercio com Angola, “Sua Alteza Real perde; perde o colono o seu cabedal empregado em escravos quando os compra de similhante qualidades, que em pouco tempo lhe morrem; perde-se pelo contágio que com ele se introuduz muito maior numero de braços do que aqueles que entrão”.¹⁹⁷

Os argumentos do governador são analisados na metrópole pelo conselheiro ultramarino, D. José de Almeida e também o governador de Angola, ambos reconhecem que são graves os danos à saúde pública causados pelas doenças, entretanto não concordam que seja necessário impedir o livre comércio entre Angola e Grão-Pará.

Estas observaçoens corrobora a conta do governador do Pará, mas é para se procurar o remédio possível, e não para extinguir e condenar a exportação dos escravos de Angola sem a qual não pode ser útil a capitania do Pará antes a sua ruína é a mais imediata consequência, que resultaria de semelhante proibição.¹⁹⁸

O tráfico entre Grão-Pará e Angola, como já dito, possuía entraves, as distâncias, as correntes marítimas, a própria concorrência com outros traficantes em Angola, maiores despesas com mantimentos (o percurso era mais longo), o elevado índice de mortes, já que os navios vinham superlotados e muitos escravos vinham adoentados, enfim o comércio com Angola, considerando estes elementos era mais conturbado se comparado, por exemplo, a Bissau e Cacheu.

Além dos problemas com a demarcação de fronteiras, a invasão de Caiena e as epidemias que dizimavam a população, existiam ainda outra questão que merece ser mencionada, pois esta relacionada com a disponibilidade de braços para o trabalho: o fim do Diretório. “Publicado em 1758, o Diretório dos Índios, como ficou conhecido,

¹⁹⁷ AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], Lisboa, 02 de março de 1807. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 139, D. 10595.

¹⁹⁸ Idem.

compreendeu um conjunto de medidas que projetavam regular a liberdade concedida aos índios”,¹⁹⁹ além disso, integrou os índios a burocracia colonial.²⁰⁰

O Diretório dos índios pode ser entendido como processo civilizador, que tentou integrá-los ao mundo do trabalho colonial, na medida em que buscou discipliná-los na perspectiva portuguesa de tempo e de trabalho, para torna-los “produtores eficientes para a metrópole”.²⁰¹ Os indígenas mesmos livres com a lei de 1755 eram tutelados pelo Estado que era representado pelos Diretores.

A efetivação do Diretório não impediu que houvesse uma intensa exploração dos índios e tal exploração resultou em rápido e intenso esvaziamento das povoações, especialmente através das fugas, alguns trabalhos os levavam a morte, a pressão sobre a mão de obra indígena foi tamanha que chegaram a trabalhar forçados nas lavouras e nos serviços reais.²⁰² Tal temática já suscitou muitos trabalhos,²⁰³ nosso interesse é pontuar apenas que foi uma forma de disponibilizar trabalhadores para o Estado em questão e que foi extinguido no final do setecentos, para que o acesso aos trabalhadores fosse mais “eficiente”.

Em 1798 a lei do Diretório é substituída por Carta Régia sugerida por Francisco de Souza Coutinho, que põem fim a vigência do Diretório. A proposta de lei de governador foi implementada pela Coroa, de acordo com Patrícia Sampaio, o ponto de abertura da lei é a restituição dos direitos aos índios aldeados – em especial, a liberdade – suprimindo-se a tutela, exterior sobre as populações já estabelecidas na vila. A liberdade também se estendia as populações indígenas que estavam fora dos núcleos coloniais.²⁰⁴

¹⁹⁹ COELHO, Mauro Cesar. *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)*. Tese, São Paulo, 2005, p.24.

²⁰⁰ SOUZA JUNIOR, 2009, p.31.

²⁰¹ Idem.

²⁰² Id., Ibid., p.32.

²⁰³ Entre os diversos trabalhos apontamos alguns: ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O Diretório dos Índios: um projeto de “civilização” no Brasil do século XVIII*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1997; ALMEIDA, Maria Celestino de. *“Os Vassallos Del’ Rey nos confins da Amazônia: a Colonização da Amazônia Ocidental, 1750-1798”*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense- Niterói; SOUZA JUNIOR, José Alves. *O Projeto Pombalino na Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão*. In: ALVES, Armando, et al. *Pontos de História*. Vol. 1. Belém: Pakatatu. 2001; COELHO, Mauro Cesar. *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)*. Tese, São Paulo, 2005; SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009.

²⁰⁴ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa*. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (Orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.130.

Entretanto, vale ressaltar que o desejo de Souza Coutinho com a Carta era resolver o problema da disponibilidade de trabalhadores. Esse interesse é traduzido na organização dos Corpos de Milícias e, a partir destes, de um Corpo Efetivos de Índios que incorporasse obrigatoriamente toda a população ativa da região. Seriam destes Corpos que seriam requisitados trabalhadores para todos os serviços. Como podemos notar não era das conjunturas mais alvissareiras e todos os problemas enfrentados pelo Estado do Grão-Pará demandavam disponibilidade de trabalhadores.

Mas não queremos montar um quadro desalentador, outros elementos precisam ser verificados é necessário investigar se os esforços em fomentar a agricultura obtiveram algum êxito. Ocorre que depois de findo o monopólio da empresa pombalina, os moradores reclamavam que sua pobreza não os permitia obter cativos africanos para o cultivo de suas lavouras.

2.4. “Pobres lavradores e por isso bem dignos de serem ajudados”: A pobreza dos moradores e a obtenção de cativos africanos

O governador do Pará e Rio Negro, em junho de 1777, informa o secretário do ultramar sobre a colheita do arroz, que foi embarcado “a volta de mais de quarenta e seis mil arrobas. Uma quantia por certo, não muito insignificante”. Ressalta o administrador luso que esta quantia podia ainda “muito mais avultar”, pois mesmo sendo o governador “um oficial de honra, préstimo e actividade” e que “muito tem contribuído para todo este esforço daquelles poucos, e pobres lavradores; mas muito trabalhadores; e por isso bem dignos de serem ajudados”. Com tantas “qualidades”, João Pereira Caldas sente-se apto a pedir auxílio para os lavradores, junto a Martinho de Melo e Castro.

Como lhes principiei a fazer, determinando a estes admnistradores de lhes fiarem couza de duzentos escravos, que eles tem pago, não com grandíssima prontidão; porem são poucos braços, para se esperarem as grandes resultas da lavoura, que só aquelas terras pode franquear, principalmente de arroz, e de algodão que admiravelmente ali se produzem. Já em outra ocasião dice que a V. Exc. que só o Macapá poderia fornecer quantias de arroz se aqueles moradores se ajudassem. [...] Já representei a V. Exc.o quanto seria útil introduzir-se aqui uma porção de escravos, por conta da Real Fazenda, que bastando a suprir as principais repartições do Real Serviço, em grande parte

poupassem, e despenassem os índios de tão continuados, e trabalhosos exercícios.²⁰⁵

O interesse em conseguir mão-de-obra oriunda da África fica evidente, o governador pedia trabalhadores subsidiados pela Coroa, utilizando o recorrente argumento da “pobreza dos moradores” e a necessidade de braços para lavoura. Ainda, ressalta que a inserção de escravos africanos poderia “poupar” os índios de “tão continuados, e trabalhosos exercícios”. É custoso acreditar na preocupação do governador em “dispensar” os trabalhadores indígenas, parece mais profícuo refletir de acordo com a perspectiva de Souza Junior, que afirma:

Em vários momentos da colonização da Amazônia foram feitas tentativas de facilitar o acesso dos colonos a escravos africanos por preços subsidiados que esbarraram na resistência dos mesmos sob a alegação de que sua pobreza não lhe permitia tal luxo. Mas, a verdade é que tal resistência decorria do fato dos referidos colonos considerarem um desperdício de dinheiro a compra de escravos africanos, quando tinham a disposição milhares de trabalhadores índios na própria região. O problema era a dificuldade que encontravam para disponibilizá-los.²⁰⁶

A documentação nos leva a corroborar com o já dito pelo autor acima, sem dúvida os colonos ansiavam por mão-de-obra, tanto indígena, quanto africana, entretanto, sempre que podiam buscavam “sensibilizar” a Coroa Portuguesa, fazendo com que a mesma fosse responsável pela inserção da mão-de-obra necessária para o “adiantamento” do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, como observamos em ofício de João Pereira Caldas,

Torno a lembrar V.Exc. para se continuar a indispensável introdução de escravatura; pelos meios que S. Mag. Houver por bem detriminar; pois se faltarem operários bem pode V Exc. julgar o pouco adiantamento, que o Estado hirá fazendo, sendo os índios tão poucos nas povoações, para com eles se suprir aos moradores; e havendo para novos se decerem do matto e por sua vontade própria, huma grandíssima dificuldade.²⁰⁷

²⁰⁵ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de junho de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 77, D. 6407.

²⁰⁶ SOUZA JUNIOR, 2009, p.67.

²⁰⁷ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D. 6623.

O governador pressionava a metrópole para conseguir cativos africanos por preços subsidiados, o que fora conseguido por meio de uma política de fomento da Coroa (questão que será explorada no próximo capítulo). Por outro lado, também era pressionado pelos colonos. O morador de Borba, Francisco Borja dos Santos, em 1780, pede ao governador “dez ou doze escravos por minha conta e a V. Ex logo de proteger assim como o tem merecido muitos que hoje a V. Ex devem seu aumento e felicidade”.²⁰⁸

Os moradores de Bragança, no ano de 1787, também pediam trabalhadores cativos africanos que “so por meyo da proteção de V. Exc puderão mais facilmente conseguir a compra de alguns escravos nessa cidade” acrescentava o juiz ordinário que representava os moradores da vila que os colonos “que alem de se obrigarem no tempo que V. Exc mais comodamente lhes facultar”.²⁰⁹ Tais pedidos são claros, demonstram que parte dos colonos adquiriam escravos a prazo, porque não possuíam recursos para fazer tal aquisição, como já evidenciado. Entretanto, mesmo que já tenhamos identificado que a delimitação das fronteiras, a invasão de Caiena e as epidemias tenham agravado a carência por mão de obra é preciso analisar se o Estado atravessava um momento de penúria que justificasse a propalada pobreza dos colonos.

O historiador Ciro Cardoso, em análise sobre o Pará na segunda metade do século XVIII e início do XIX, apresenta uma visão pessimista sobre a economia do Pará, que na perspectiva do mesmo era uma região periférica e que possuía problemas estruturais.

Para justificar a contínua (pela enorme mortalidade) e maciça escravização dos índios, os colonos paraenses invocavam sua pobreza que os incapacitava de comprar escravos negros, mesmo nas ocasiões em que as companhias de comércio os introduziam. E realmente, tudo confirma a impressão de pobreza, marasmo e abandono, numa colônia onde a atividade principal – a extração silvestre de “drogas do sertão” como o cacau, a salsaparrilha, a baunilha, o pau-cravo, etc.- era puramente predatória, e aliás realizada de maneira destrutiva, sem cuidado algum.²¹⁰

É possível que para utilizar amplamente a mão-de-obra indígena os moradores utilizasse o mencionado argumento. Entretanto, é necessário questionar o não

²⁰⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, pp.106-107.

²⁰⁹ Id., Ibid., p.108.

²¹⁰ CARDOSO, 1984, p.98.

desenvolvimento da agricultura. De fato, a coleta das drogas do sertão foi uma atividade extremamente relevante, no Grão-Pará, mas não a única. Outras atividades rentáveis também foram desenvolvidas, a agricultura era uma delas. É possível mencionar aqui, por exemplo, o cultivo do cacau, é verdade que parte da produção era coleta, entretanto, outra parte era cultivada. Daril Alden, é enfático ao afirmar que o cacau, (tanto o silvestre como o cultivado) foi o principal produto de exportação da Amazônia o produto teve tal relevância, que de acordo com o autor pode ser dividida em períodos

No início da década dos anos 1730, o cacau se tinha tornado o principal produto de exportação da Amazônia, posição que continuaria a ocupar por mais de um século. Os anos que ficam entre 1730-quando as estatísticas de exportação se tornaram disponíveis pela primeira vez - e 1822 (quando o Brasil se tornou independente) podem ser divididos em três períodos distintos. Em falta de melhores termos, o primeiro, que vai até 1755, pode ser chamado, a “a primeira era do livre comércio”. O segundo, que se estende de 1756 a 1777, foi o “período do monopólio”, quando a economia da região Amazônica foi controlada pela famosa Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Esse controle cessou em 1778, quando a Companhia não conseguiu renovar seu contrato, começando uma nova era de livre comércio.²¹¹

Também o arroz fazia parte dos produtos de exportação. De acordo com Marin,²¹² este cereal ficava em segundo lugar nas exportações do Pará entre os anos de 1770-84. Destaca ainda a mesma autora que foi em Macapá e em áreas próximas que melhor se desenvolveu a rizicultura, este cultivo certamente contou com a participação de mão-de-obra africana. No ano de 1779, o senado da Câmara da Vila de Macapá, escreve a rainha:

Tem o porto situado em pouca distancia do rio das Amazonas. Podem entrar nelle as mayores Naos mas sem embargo de todos estes cômodos padecem os suplicantes huma grande e considerável perda e hum forte e terrível emcomodo. Este porque sendo os suplicantes endispensavelmente necessários escravos, para o trabalho da cultura e falta de embarçaçoens que os vao vender na dicta villa, os vão comprar a cidade do Pará com huma viagem de dias assas perigosa [...] Parese Augustissima Senhora se faz digna da Real e emediata providencia de V. Mag. Para que seja servida indulgila com a licença e mercê de que quaesquer embracaçoens, que deste reino e dos mais portos daquele americano continente se distinão ao commercio

²¹¹ ALDEN, op. cit., pp.31-32.

²¹² MARIN, 1998, p.62.

daqueles haveres, e venda de escravos possam livremente e endireitura hirem a ella negociar.²¹³

A pecuária foi largamente desenvolvida no Marajó, Salles, menciona que as maiores fazendas de criação de gado, no século XVIII, pertenciam a ordens religiosas como as dos mercedários, em Cachoeira, onde era empregada numerosa escravaria de origem africana.²¹⁴ O desenvolvimento de outras atividades econômicas que obtiveram sucesso foram desenvolvidas concomitante com o extrativismo e tiveram êxito. Se por um lado o Grão-Pará enfrentava graves problemas, como delimitação de fronteiras e a crescente escassez de trabalhadores, de outro também não se pode afirmar que a economia do Estado após o monopólio da Companhia tenha sido um fracasso generalizado.

Na perspectiva de Manoel Barata não o foi, pois desde 1773 até 1815²¹⁵ o Pará sempre exportou mais do que importou de Portugal. É preciso destacar que, no ano de 1796, quase duas décadas após a extinção do monopólio, Maranhão e Pará exportaram mais do que importaram da metrópole e neste ano ficando abaixo apenas do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.²¹⁶

Apenas um ano depois de tão favorável balança comercial, o governador do Grão-Pará, D. Francisco Maurício de Souza Coutinho, escreve a seu irmão o secretário de Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em 1797 faz uma análise da história do comércio de escravos no Grão-Pará, na retrospectiva lembra “o abandono a que estava a reduzir-se tam indispensável comercio” e como tinha proposto a metrópole tomar “providências de isentar de Direitos os Escravos que s’importassem dos Portos d’ Africa em direitura ao Pará”, após longas análises sobre a questão sintetiza os principais obstáculos a intensificação do tráfico de mancipios no Grão-Pará.

A dificuldade de introduzir Escravos no Pará vem primeiramente de que a importação d’elles para outros estados portos não excede aos que eles precisam pois de outra forma baixando de preço pela redundância virião os comerciantes a este buscar os mais subidos porque se vendem, em segundo lugar do atraso, e a pobreza d’esta colônia cujos habitantes ainda quando vinhão a pagar os escravos com a mesma demora que os das outras como recahe sobre toda sobre o

²¹³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, pp.105-106.

²¹⁴ SALLES, 2005, p.153.

²¹⁵ Não existem dados no trabalho para os anos de 1790, 1791, 1792, 1793, 1803, 1804, 1806 1807, 1808, 1809. BARATA, Manoel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973. pp.301-306.

²¹⁶ SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Vol. 2, 1944, p. 225.

que os introduz porque não há negociantes que tomem e paguem logo como n'aquellas ou parte ou toda a armação a venderem depois, fica muito mais vantajoso ao dono d'ella vende-la nos outros portos por menor preço do que esperar tanto tempo para embolçar dos maiores que poderá haver n'este.²¹⁷

O longo discurso de Souza Coutinho ressalta o desinteresse dos mercadores de vir comercializar cativos em Belém, bem como ressalta a questão da pobreza dos moradores, entre os principais motivos pelos quais não se realizava de forma intensa o comércio de almas, entretanto, os argumentos do governador não se traduzem nos dados econômicos do período. Em 1800 houve um salto na balança de exportação do Pará, as exportações foram maiores do que foi registrado em 1796, portanto um ano antes e dois anos depois que o governador escreve sua longa carta, o estado apresentava seus melhores índices de exportação. Considerando estes dados não visualizamos um cenário marcado de todo pela “pobreza” e “decadência”, ao contrário, fica patente que havia uma produção capaz de obter sempre uma balança comercial favorável, entretanto, tratava-se de uma produção diversificada, ainda que o extrativismo fosse continuasse relevante.

Os principais gêneros comercializados com a metrópole eram cacau, arroz, café e algodão, todos eles produtos que careciam de braços para serem cultivados. Também eram exportados outros produtos que de acordo com o mencionado autor, tinham importância secundária, eram eles

[...] açúcar, aguardente, cravo fino e grosso, canela, salsaparrilha, puchiri, toros e pranchas de madeiras diversas, couros secos, salgados e cortidos, anil, óleo de copaíba e de andiroba, urucu, algodão em fio, sumaúma, mel, tapioca, castanha, cebo em pão, guaraná, manteiga de tartaruga, sabão, goma, copal, breu, chocolate, etc.²¹⁸

Todos esses elementos nos levam a suspeitar, ao menos para as décadas finais do século XVIII, que a questão da pobreza dos colonos pode ser também uma estratégia para que a coroa intervisse e subsidiasse a mão-de-obra africana. Por outro lado, não podemos esquecer que o aumento na produção exige ampliação mão de obra. Entretanto, essa suspeita de que estes moradores não eram “tão carentes” quanto queriam demonstrar junto a coroa, fica um pouco mais nítida quando analisarmos quem

²¹⁷ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p.243.

²¹⁸ BARATA, 1973, p.307.

eram os traficantes que forneciam cativos para o Estado, esta é uma das questões que serão abordadas no terceiro capítulo.

2.5. “Não vejo quaes sejam os que se lhe substituem”: o fim do monopólio e suas consequências

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

O aflitivo diminuendo que se segue ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro: como estes povos se degolam uns aos outros subindo os escravos a um exorbitante preço.²¹⁹

Carreira faz ressalvas sobre algumas afirmativas de Nunes relativas ao fim do monopólio da Companhia. De acordo com o mesmo autor, “Quem lê Nunes Dias pode pensar que a actividade da Companhia terminou, de facto, em 1777 e com ela o transporte de escravos para o Brasil”.²²⁰ De fato, as atividades da empresa não foram encerradas após ter sido facultado por meio de decreto a todos os comerciantes do reino o comércio para o Pará e Maranhão. “A título de curiosidade e para demonstrar a importância política, econômica e financeira da empresa, basta dizer que, extinta em 1778, ainda comercializou, com maior ou menor amplitude, até 1788, e a sua liquidação definitiva só se deu 136 anos depois em 1914”.²²¹

Entretanto, o fim do monopólio causou grande agitação no Grão-Pará, moradores e autoridades também se posicionaram diante dos efeitos provocados pela ação da empresa e pelo fim do privilégio comercial. Pouco antes de legalmente extinto o monopólio, no ano de 1777, as reclamações ainda vinham de muitas direções. O governador de então, João Pereira Caldas, evidenciava em ofício enviado a Martinho de Melo e Castro, o secretário de Marinha e Ultramar, as dificuldades enfrentadas na capitania do Grão-Pará. Para Caldas, os empecilhos vivenciados como a “eterna” carência de mão-de-obra, prejudiciais para os colonos. Conviviam, aqueles moradores, com a “ineficiência” da empresa monopolista, em fornecer mão-de-obra africana em porções suficientes: “e déq muito a junta da mesma Companhia se tem descuidado,

²¹⁹ DIAS, 1970, vol. 2, p.494.

²²⁰ CARREIRA, 1969, p.48.

²²¹ Id., Ibid., p.45.

fornecendo unicam.te porçoens limitadíssimas, é q ainda aqui se deminoem com os muitos que morrem e dezertão”.²²²

O governador sugeria que a necessidade de braços era grande, muitos escravos africanos morriam e desertavam, além disso, a empresa monopolista fornecia “porções limitadíssimas”, demonstrando com isso a insatisfação que a atuação da empresa teria causado. Mas, no ano seguinte, 1778, o governador lembra ao secretário do ultramar,

Força de braços, he porem, oque se precisa, para o adiantamento das lavouras, como repetidas vezes a v.Exc. eu tenho representado, e agora com o motivo da referida extinção da Companhia, torno a lembrar a V.exc. para se continuar a indispensável introdução da escravatura; pelo menos que Sua Magestade houver por bem de ditriminar; pois se faltarem os operários, bem pode V.Exc. julgar o pouco adiantamento, que o estado hirá fazendo.²²³

Pereira Caldas demonstra que mesmo com o fim do monopólio da empresa mercantilista, o problema do fornecimento de mão-de-obra escrava africana cativa continuava. O mesmo governador, em 11 de Agosto de 1779,²²⁴ escreve outra vez a Melo e Castro e queixa-se afirmando que havia aparecido uma única embarcação com escravatura e que as promessas de cativos africanos por preço baixo eram “artificiosas”; declarava ainda que a concorrência nos portos de África com franceses e ingleses havia feito subir o preço dos escravos.

O administrador luso continuava mencionando que era este o motivo (o alto preço dos escravos nos portos africanos) que “experimentava a Companhia”; sendo que cabia ainda à mesma pagar as despesas das fortificações, suas guarnições e as outras assistências. Para o administrador, a Companhia ainda oferecia vantagens, pois “vinha a Companhia aqui vender a escravatura fiada e com toda a espera que estes moradores queriam”. Prosseguia, afirmando que os escravos nunca se introduziram em quantidade suficiente, nem a todos os lavradores e que por isso devia-se aumentar o número de escravos enviados.

Parece um tanto contraditório, se em 1777, portanto dois anos antes do documento, o governador queixava-se do fato de a Companhia ter se “descuidado” do

²²² OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 76, D.6376.

²²³ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D.6623.

²²⁴ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de agosto de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx 83, D. 6824.

fornecimento de escravos africanos, em 1779 já assumia outra postura, e defendia claramente a Companhia de Comércio, utilizando os argumentos que os apologistas citavam em defesa da Companhia, de que ela fora benfazeja a região, já que teria enriquecido seus habitantes e contribuído, através de sua ação colonizadora, para o fortalecimento do poder real na região.²²⁵

Será que em apenas dois anos, o administrador português, mudou sua perspectiva sobre o papel da empresa no fornecimento de escravos africanos para o Grão-Pará? Nos anos de 1777 a 1779, tanto autoridades, quanto moradores reclamavam da ação da Companhia e engrossavam o grupo daqueles que detratavam a empresa monopolista. Segundo Vergolino,

Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela Companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho porém da magistratura, aparentemente descontente com a Administração da Companhia.²²⁶

Ocorre que este administrador que “aparece como um dos mais ativos agentes da colonização nas conquistas do Norte”,²²⁷ estava sendo pressionado por parte da população. Em novembro de 1777, as reclamações persistiam João Pereira Caldas em correspondência com a metrópole, mencionava que o senado da câmara da Vila de Vigia pedia por meio de carta que os seus moradores fossem contemplados com escravos e declarava que era para favorecer lavradores como os de Vigia que o governante remetia representações contínuas à Junta da Companhia de Comércio.²²⁸

Entretanto, é importante considerarmos, ao refletirmos sobre tais reclamações, que parte considerável dos moradores possuíam dívidas com a Companhia.²²⁹ A documentação nos indica que um ano após o fim oficial do exclusivo comercial, o mesmo governador que se queixava da empresa monopolista, passa a fazer uma espécie de defesa da mesma, adotando um tom compreensivo em relação à Companhia fazendo inclusive uma espécie de defesa.

²²⁵ Idem.

²²⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 27.

²²⁷ SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *Uma vida dedicada ao Real Serviço: João Pereira Caldas, dos sertões do Rio Negro à nomeação para o Conselho Ultramarino (1753-1790)*. Varia hist., Belo Horizonte, v. 26, n. 44, Dec. 2010. Available from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-87752010000200009&lng=en&nrm=iso Access on 11 Nov. 2011. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752010000200009>

²²⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 180.

²²⁹ CARREIRA, op. cit., p.73.

Mas o trânsito forçado de africanos para a região talvez tenha tido pouco tempo para se reorganizar. Contudo, os oficiais da Câmara de Macapá, no ano de 1779, em correspondência com o Conselho Ultramarino retratavam o “deplorável estado em que se acha aquela república”, ao descreverem a situação em que se encontrava a vila, graças aos “desordenados procedimentos do governador daquela praça”. Na queixa feita pelo Senado da Câmara de Macapá também é mencionado a ação da Companhia e a empresa é lembrada de forma positiva por ter fornecido escravos fiados para os moradores.²³⁰

Com o decorrer dos anos, a empresa é lembrada como tendo tido ação benéfica, o mesmo governador que anos antes reclamava da ação da dita empresa, já tece elogios em outra correspondência enviada à rainha em 1780, dizia Pereira Caldas:

[...] eu reconheço, e sempre confessarei, que este progresso não se poderia, na verdade experimentar sem os oportunos meios que a Companhia do Comércio forneceu, e que ainda pela praça não vejo quaes sejam os que se lhe substituem; pois verá V.Magestade na sobredita parte da entrada das embarcações, qual foi insignificante o numero com que se socorreu estes moradores, e elles sem esse fornecimento, não se lhes fiando, e não lhes vendendo a preços commodos, não poderam avançar-se aos maiores progressos, para que este Estado, sem dúvida, ofereceu as mais próprias, e admiráveis vantagens.²³¹

É possível que com o decorrer dos anos e já no seu último ano de governo no Pará (1780), o mencionado governador expresse sua opinião de forma mais nítida, pois de acordo com Santos, João Pereira Caldas era “um dos governadores pombalinos”.²³² Um claro sinal de que o nobre administrador português não era favorável ao fim do monopólio exercido pela empresa uma vez que ele mesmo era acionista da mesma²³³.

Com o decorrer dos anos o que se percebe é que a imagem positivada da empresa é a qual se sobressai. No ano de 1796, o administrador da capitania de Mato Grosso, escreve ao governador do Grão-Pará, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho (irmão de D. Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de estado da Marinha e Ultramar) e insta pelo “restabelecimento do comércio, entre as mesmas capitanias,

²³⁰ CARTA dos oficiais da Câmara da Vila São José do Macapá. Pará, 13 de agosto de 1779, AHU, Pará (Avulsos), Cx. 105, D. 8277.

²³¹ CARTA de João Pereira Caldas para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. AHU, Pará (Avulsos) Cx 84, D.6917.

²³² Cf. SANTOS, 2010.

²³³ DIAS, 1970, v.1, p.232.

amortecido e quase todo extinto, depois da extinção da Companhia dessa com tão grave prejuízo de ambas”.²³⁴

O que levou João de Albuquerque de Melo Pereira e Caceres a escrever ao colega foi seu ânimo com a notícia de isenção de direitos concedido ao Grão-Pará nos portos de Angola e Benguela; o Grão-Pará comerciava escravos com Mato Grosso e tendo notícias de que navios atracariam nos portos do Grão-Pará, o governador de Mato Grosso, interessado em escravos negros escreve ao governador do Grão-Pará com o intuito de obter africanos, já que esse comércio teria sido “amortecido” com o fim da Companhia. Nesse viés o fim da Companhia causou um impacto indesejado no comércio de escravos entre o Grão-Pará e Mato Grosso.

No ano de 1797, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho, escreve a seu irmão o secretário de Marinha e Ultramar, D. Francisco e faz menção sobre a Companhia de Comércio. Declarava que desde a lei da liberdade dos índios (6 de julho de 1755) o rei declarara a intenção de promover a lavoura e o comércio no Grão-Pará através da introdução de “pretos”, razão da instituição da Companhia Geral do Comércio; após a extinção da Companhia, afirma entretanto, continuou a mesma falta de escravos.²³⁵ Percebe-se pelo exposto nos escritos de autoridades e moradores que após a extinção do monopólio houve um descontinuidade no tráfico de almas.

Alguns que antes ansiavam pelo fim do monopólio e antes engrossavam o coro pelo fim do exclusivo comercial, assumem uma postura saudosista. Talvez o que mais incomodasse eram os preços altos praticados pela empresa e o monopólio, uma das explicações para “as saudades” da empresa é que após o exclusivo comercial não houve um crescimento no número de escravos exportados. Mas, é perceptível que tais sujeitos usavam determinados argumentos relativos à ação da Companhia de acordo com as suas motivações e interesses.

Podemos indagar até que ponto os pedidos dos moradores e este “saudosismo” referente aos vinte anos do monopólio da companhia são fruto de uma necessidade crescente por mão de obra ou o fornecimento de trabalhadores cativos africanos por meio do tráfico externo diminuiu bruscamente? Vejamos o que nos dizem os números!

²³⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p. 160.

²³⁵ *Id.*, *Ibid.*, pp. 238-248.

CAPÍTULO III ESTIMATIVAS DO TRÁFICO NO GRÃO-PARÁ (1671-1815)

Realizar uma contagem verossímil de quantos homens e mulheres vindos da África foram desembarcados nos portos do Pará é uma tarefa na qual encontramos muitas dificuldades, entre elas o caráter fragmentário das fontes. Contudo, elaborar uma estimativa para a migração forçada de pessoas advindas da(s) costa(s) africana(s) é um trabalho em construção. No que diz respeito às aferições realizadas com este fim, observamos que há um privilégio para os dados quantitativos relativos ao período de exercício do monopólio da empresa pombalina. De maneira geral o que se conhece das cifras são referentes a períodos específicos. Entretanto, é possível a partir de alguns trabalhos, esboçarmos alguns números.

Flávio Gomes, em *A Hidra e os Pântanos*, trabalho de suma contribuição para os estudos sobre quilombos na Amazônia Colonial, analisa a experiências históricas dos quilombolas no Grão-Pará, no Maranhão e comparativamente com outras áreas coloniais brasileiras, nos séculos XVII e XIX, perpassa por questões relativas ao tráfico. Para demonstrar a presença de africanos na constituição dos muitos quilombos estabelecidos no interior da floresta,²³⁶ baseado em MacLachan,²³⁷ organiza os dados numéricos expressos na tabela abaixo.

Tabela 1:
Escravos desembarcados no século XVIII em Belém

Período	Número de escravos
1757-1760	2.217
1761-1770	5.547
1772-1780	5.476
1781-1790	4.721
1791-1800	718
1757-1800	13.958

Fonte: Gomes, apud adaptado de MacLACHLAN, Colin M. “African Slavery and Economic Development in Amazonia (1700-1800)”. In: TOPLIN, Robert B. (eds.) *Slavery na Race Relations in Latin América*. Greerwood Press, 1973, pp.137, apendice A.

²³⁶ GOMES, 1997, p. 44.

²³⁷ MACLACHLAN, Colin. *African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800*. In: TOPLIN, Robert Brent (org.). *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press, 1974, pp. 112-45.

Para analisar a participação e presença do negro na Amazônia, Napoleão Figueiredo,²³⁸ a partir dos estudos disponíveis na década de 1970²³⁹ contabiliza para todo o período do tráfico de africanos para o porto de Belém, mais de 53.000 mil seres humanos trazidos da África para executar diversos trabalhos. Infelizmente nem sempre é possível entender como foi que os autores apontados por Napoleão Figueiredo, chegaram a estes algarismos.

Também baseado nos dados disponibilizados por outros trabalhos, Bezerra Neto, a partir de acurada análise sobre os estudos que oferecem dados quantitativos, também estabelece dados que correspondem a um extenso período sobre o tráfico entre Belém e África. Ainda que não aponte algarismos para o período inicial do tráfico e nem para os anos finais²⁴⁰, os algarismos apontados pelo historiador não são tão díspares dos mais de 53.000 apontados por Napoleão Figueiredo. O mencionado historiador sistematizou a seguinte tabela a qual reproduzimos.

Tabela 2:
Escravos desembarcados desde o estabelecimento da CGGPM.

Período	Número de escravos
1755-1778 ²⁴¹	14.749/9.832 ^a
1778-1792	7.606
1792-1820	30.717
Total	53.072/48.155

Fonte: BEZERRA NETO, 2001, p. 111.

A análise de Bezerra Neto sobre os dados posteriores ao monopólio leva o historiador, a discordar, por exemplo, de Manuel Nunes, de que nas décadas finais do século XVIII, teria havido um decréscimo de cativos via tráfico. De acordo com as informações utilizadas, verificou que se considerado os cerca de 4.917 escravos que foram enviados ao Mato Grosso no período de vigência do exclusivo comercial, as médias anuais após o fim do monopólio seriam inclusive superiores ao período onde a

²³⁸ FIGUEIREDO, Napoleão. *Presença africana na Amazônia*. Revista Afro-Ásia, Edição: 12, (1976), p.149.

²³⁹ Como os trabalhos de SALLES, 2005 (primeira edição de 1971); PEREIRA, 1946; CARREIRA, 1969; VERGOLINO-HENRY, Anaíza. *Algumas notas sobre o estudo do negro na Amazônia*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1968. (publicações avulsas, nº 8); *O negro no Pará: a notícia histórica. Antologia da Cultura Amazônica*. Belém: Amazônia Ed. Culturais, 1971. (Antropologia e Folclore, v. 6).

²⁴⁰ A última viagem entre África e Belém ocorre no ano de 1841, ao menos é o que aponta a BCDTE, na viagem de número 2143.

²⁴¹ Neste recorte o autor considera os números totais de entradas, mas também faz os cálculos considerando um terço que era enviado ao Mato Grosso. BEZERRA NETO, 2001, p.111.

migração de africanos foi comandada somente pela companhia.²⁴² As afirmações de Bezerra Neto estão em consonância com o trabalho de Colin Maclachlan, pois de acordo com este último com o fim do monopólio não houve uma queda brusca nas médias de importação.²⁴³

Os dados relativos ao século XVII e a primeira metade do século XVIII são mais escassos. As dificuldades de acesso às fontes, bem como o caráter fragmentário das mesmas foram elementos que limitaram as investigações no mencionado período. Todavia, este quadro já vem sendo modificado. Em pesquisa que se estende de 1671 a 1705, Chambouleyron, examina as particularidades da migração de africanos para o Estado do Maranhão, na sua investigação, indica que pouco menos de mil cativos africanos foram trazidos para o Estado do Maranhão por meio do tráfico legal. O autor evidencia que este número não é pequeno se for pensado no conjunto total dos habitantes.²⁴⁴

Benedito Barbosa, preocupado em investigar o trânsito de africanos para a Amazônia Colonial durante o reinado de D. João V (1707-1750),²⁴⁵ buscou na pesquisa, enfatizar um recorte pouco privilegiado pela historiografia que costuma centrar as investigações na segunda metade do século XVIII, com as políticas pombalinas. O autor no que concerne aos números do tráfico dialoga fundamentalmente com os dados de Kátia Mattoso²⁴⁶ e de Daniel Domingues,²⁴⁷ os dados do primeiro autor são bem semelhantes ao do último, ainda que Barbosa faça um elaborado cruzamento de diversos conjuntos documentais, ambos chegam ao total de 959 escravos,²⁴⁸ para o período que se estende de 1707-1750.

Sobre o período de atuação monopolista os dados são mais amplos, Manuel Nunes informa que nos vinte anos de monopólio, os navios da empresa pombalina desembarcaram uma quantia de escravo superior a 25.365 na Amazônia Colonial. No Maranhão ficaram cerca de 10.616 cativos e foram destinados ao Pará 14.749 escravos,

²⁴² BEZERRA NETO, op. cit., pp.31-32.

²⁴³ MACLACHLAN, op. cit., p. 128.

²⁴⁴ CHAMBOULEYRON, 2006, pp.102-105.

²⁴⁵ O autor investiga tal recorte desde a especialização: BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Braços negros na Amazônia: trabalho e economia no Estado do Maranhão e Grão-Pará 1707-1750*. Monografia de Especialização (História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará, 2008. E segue a temática em sua Dissertação, Id., 2009.

²⁴⁶ MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p.32.

²⁴⁷ SILVA, 2008, p 481.

²⁴⁸ Os cálculos de BARBOSA, 2009 e SILVA, 2008, chegam a este mesmo número.

que tiveram os seguintes portos de procedência e foram distribuídos nos portos de Belém e São Luís de acordo com a tabela.

Tabela 3:
Escravos desembarcados no Pará e no Maranhão no período de 1757 – 1777

Portos de Procedência	Portos de Destino	
	Pará nº de Escravos desembarcados	Maranhão nº de Escravos desembarcados
Bissau	4.667	4.562
Cacheu	3.604	4.758
Angola	6.478	1.296
TOTAL	14.749	10.616

Fonte: Adaptado de Nunes, vol. 1, p.468-469.

Durante a vigência do monopólio o porto de Belém recebeu mais trabalhadores cativos oriundos da África que o de São Luís, também é notório que os oriundos de Angola são direcionados em sua maioria ao Pará, este é um dado interessante porque no período posterior este comércio entre Angola e Grão-Pará também apresentará dados expressivos em relação aos demais portos. Contudo, devemos ainda lembrar que um terço dos que adentravam no Pará era destinado a Mato Grosso.²⁴⁹ Pois, como nos aponta Almeida, os escravos eram “encaminhados para o Mato Grosso, como forma de garantir os recursos para tão custosa empresa, assegurando de antemão, para a Companhia Geral de Comércio, um mercado consumidor que garantisse o pagamento de suas compras em ouro e não simplesmente com gêneros exportáveis, como acontecia geralmente no Pará e no Maranhão”.²⁵⁰

Entretanto, Carreira formulou algumas críticas quanto ao do realizado por Nunes, este teria consultado somente a documentação do Arquivo Ultramarino com fontes que nem se encontravam datadas, sendo que os livros de contabilidade da Companhia não teriam sido analisados por Manuel Nunes, além disso, as informações relativas aos portos que forneceram trabalhadores da África para Amazônia também teriam sido suprimidos por Nunes, este teria indicado apenas Bissau, Cacheu e Angola,

²⁴⁹ DIAS, Op cit, vol. 1, p.465-469.

²⁵⁰ ALMEIDA, 1988, p.105.

esquecendo de portos como Serra Leoa, Cabo Verde e Benguela que também participaram, ainda que fornecendo contingentes menores de cativos.²⁵¹

Os números organizados por Antonio Carreira, resultaram da análise dos livros de contabilidade da CGGPM, bem como documentação do Ultramarino. Sobre os dados disponíveis para o tráfico realizado pela empresa monopolista em questão, parece-se que as leituras do estudioso são bem coerentes. Domingues,²⁵² integrante do projeto Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, e que realizou trabalho para chegar ao cômputo geral de cativos africanos adentrados na capitania do Maranhão, indica que os dados de Carreira são os mais confiáveis para o período de atuação da companhia de comércio. Os registros da Companhia foram cuidadosamente utilizados por Carreira, comenta Daniel Domingues, e parte destes registros se perderam é por isso que os dados do mesmo servem como fonte para a BDCTE.

Na tabela abaixo, temos a reprodução das quantias elencadas por Carreira referente ao período de atuação da Companhia de Comércio (1755-1777), bem como os portos que forneceram trabalhadores.

Tabela 4:
Escravos desembarcados no Pará e no Maranhão no período de 1755 – 1777

Portos de Procedência	Portos de Destino	
	Pará nº de Escravos desembarcados	Maranhão nº de Escravos desembarcados
Cacheu	4451	4307
Bissau	4173	5384
Reino de Angola e Luanda	4125	561
Benguela	978	425
Cabo Verde	38	36
Serra Leoa	68	100
Lisboa	1	2
S. Tomé		
TOTAL	13.834	10.815

Fonte: Adaptado de CARREIRA. op.cit. p. 91.

Existem pequenas divergências numéricas entre os dois trabalhos clássicos que versam sobre a Companhia, entre Manuel Nunes que informa 25.365, e Carreira que indica 24.649 desembarcados vivos, nos portos em questão, uma diferença de 716

²⁵¹ CARREIRA, 1969, p.48.

²⁵² SILVA, 2008, p.481.

escravos entre o primeiro e o segundo trabalho. Temos que ressaltar que Carreira informa 25.193 escravos vivos trazidos pela empresa mais que foram comercializados em outros portos e caso consideremos os africanos embarcados seriam 28.083 os que adentraram nos navios da empresa pombalina.²⁵³

Entretanto, é facilmente observável que no período de vigência do monopólio, o volume de indivíduos oriundos da África trazidos ao Pará foi numericamente expressivo se comparado com o período anterior. Segundo Bezerra Neto, no espaço de tempo em que foi vigente o monopólio da empresa o

Grão-Pará sobressaia-se em relação ao Maranhão no tocante ao volume de negócios em torno do tráfico negreiro, uma vez que recebia a maior parte dos escravos importados diretamente do continente africano, enquanto centro consumidor e redistribuidor da “mercadoria negra”.²⁵⁴

Ainda de acordo com Bezerra Neto, “durante o período de vigência do monopólio da CGGPM foram os lucros advindos com a exportação de cacau, que possibilitaram à dita companhia sustentar o tráfico negreiro entre as praças africanas e a Amazônia Portuguesa”.²⁵⁵

Contudo, as tabelas apresentadas nos permitem observar algo que nos parece curioso, durante o período de vigência do monopólio Angola sempre importou mais escravos a Belém do que a São Luís, seria apenas uma coincidência? Em levantamento baseado no AHU e referente ao período de 1774 a 1799, Maria Celeste observa que do universo de 104 viagens realizadas entre África e São Luís somente 08 foram oriundas de Angola²⁵⁶. A historiadora acrescenta uma possível explicação para este parco comércio realizado durante o exclusivo comercial.

Em relação a Angola verificamos que os cativos provenientes desse porto só começaram a desembarcar em São Luís a partir de 1785 (pós-CGGPM). A ausência de registro desses africanos antes do referido ano talvez se explique pelo fato de a Companhia do Grão-Pará ter cedido o mercado de Angola para a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.²⁵⁷

²⁵³ CARREIRA, 1969, p.91.

²⁵⁴ BEZERRA NETO, 2001, p.28.

²⁵⁵ Id., Ibid., p.29.

²⁵⁶ SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800*. 2010. 82 f. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2010, p.46.

²⁵⁷ Idem.

No que diz respeito ao Maranhão fica nítido que as importações de Angola não foram tão expressivas, ainda assim Daniel Domingues ressalta que após o estabelecimento da CGGPM, Angola passou a ser uma fonte fornecedora importante, pois houve um deslocamento da Costa da Mina para Angola, ainda assim indica que o percentual não fora tão significativo.²⁵⁸

Apresentados os dados gerais disponíveis nos detendo especialmente de 1671 até 1777, é chegado o momento de nos voltarmos de forma mais contundente para o nosso recorte. Para Manuel Nunes, “com a extinção da empresa monopolista haveria, seguramente, uma enorme retração do tráfico negreiro, grandemente repercussiva na alta geral dos preços de escravos nos mercados consumidores da colônia”.²⁵⁹ Entretanto, os pedidos de compra eram constantes.

Salles, utilizando os dados de Manuel Barata, indica que desde a extinção do monopólio até o ano 1792 teriam sido importados 7.606 pelas praças de Belém.²⁶⁰ Utilizando os dados de Baena, Salles acredita que de 1778 até 1820 a importação de africanos girou em torno de 38.323 chegados ao porto de Belém. Reorganizando seus dados o estudioso da história e do folclore paraense chega a 53.217 para o período que se estende desde a vigência da CGGPM até o ano de 1820.²⁶¹

Para contribuir com as investigações sobre o negro na Amazônia, que buscam avaliar o volume de cativos, visitamos registros já conhecidos e cruzamos com novas fontes como o BDCTE, a fim de aprofundar o debate sobre a quantidade de africanos importados para o Estado do Grão-Pará, nos anos posteriores ao exclusivo comercial da empresa pombalina. Nossos dados são fruto de um trabalhoso esforço metodológico para contabilizar o total de cativos desembarcados.²⁶² No cômputo dos valores totais incluímos apenas o numero de escravos desembarcados no porto de Belém, entretanto, nossas projeções não consideram a quantia de cativos que foram trazidos por meio do contrabando.

Nas fontes disponíveis no Arquivo Ultramarino utilizamos fundamentalmente as correspondências dos juizes de alfândega e/ou do governador para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, que anunciavam a chegada dos navios, de onde estes

²⁵⁸ SILVA, *Ibid.*, p.486.

²⁵⁹ DIAS, 1970, vol.1, p.494.

²⁶⁰ SALLES, 2005, p.74.

²⁶¹ *Id.*, *Ibid.*, p.75.

²⁶² A forma como chegamos ao total de cada ano e os possíveis equívocos no cômputo dos dados é demonstrada no apêndice metodológico em anexo.

vinham e a quantidade de escravos que traziam, além dos mapas anuais enviados pela administração para a metrópole.

Entretanto, a documentação do Arquivo Ultramarino aponta casos instigantes e que poderiam servir para o cômputo total de homens e mulheres oriundos da África e que se juntaram a sociedade do norte da América Portuguesa, entretanto não foram inclusos em nossa contagem. Existem vários destes casos curiosos que nos escapam e não são incluídos em nossa contagem, entretanto, elegemos aqui dois exemplos nos ajudam a entender quais indivíduos de origem africana adentraram no Pará, mas que são situações que este trabalho não se ocupa; são os africanos trazidos de Portugal²⁶³ e o curioso caso de Teresa.

Sabendo do embarque “sorrateiro” de dois “pretos” no navio de Pedro Nolasco, Diogo Ignacio de Pina Manique, o Intendente Geral da polícia da Corte, envia ordem ao governador de então, Martinho de Melo e Castro para que remeta Anastácio Marçal e João Baptista, naturais da ilha do Príncipe, que estavam sendo mantidos na casa de Domingos José Frazão, morador de Belém. O Intendente da Polícia pedia que os enviasse no próximo navio, para que pudesse “resgatar estes miseráveis que das opressões que se lhes tem feito”.²⁶⁴

O que sucedeu com Teresa²⁶⁵ nos parece exemplar para entender o quão complexos são os meandros do tráfico interno. A mulher era supostamente propriedade de José Ribeiro de Araújo, “homem preto, forro, natural da Bahia”, que se “ocupava de navegar no lugar de práctico nas embarcações da América”, que em razão de sua ocupação “tocava” os diversos portos do Brasil, inclusive o de Pernambuco, onde comprou a cativa do capitão Francisco da Silva Falcão e a trouxe ao Pará, onde a deixou, uma vez que tinha intenção de voltar, deixou Teresa aos cuidados de Severino da Costa, que era procurador de José.

Ocorre que na cidade corriam boatos de que José, tinha intenções de manumitir “a huma Maria da Conceição, escrava de hum Estevão Dias de Mello para se cazar com ella”, o senhor de Maria, na ausência de José, informou ao procurador deste último que Teresa havia sido comprada com o dinheiro que o práctico havia sobnegado de Estevão e

²⁶³ Sobre o movimento de escravos e libertos negros entre Portugal e o Grão-Pará e Maranhão, consultar o seguinte trabalho: LAHON, Didier. *Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX)*. Revista Estudos Amazônicos • vol. VI, nº 1 (2011), pp. 70-99.

²⁶⁴ AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, [D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho]. Pará, 2 de março de 1791. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 100, D. 7958.

²⁶⁵ REQUERIMENTO de José Ribeiro de Araújo, homem preto forro natural da cidade da Bahia, para a rainha [D. Maria I]. Pará, 22 de junho de 1792. Pará, AHU (Avulsos), Cx.102, D. 8061.

este tomou a escrava para si, motivo pelo qual o navegador enviava requerimento à rainha. Esses meandros do tráfico não podem ser acompanhadas no BDCTE, pois as informações disponíveis no banco de dados são fundamentalmente quantitativas, entretanto, a base complementa o AHU, mas precisamos esclarecer que os dados da Base podem induzir a muito equívocos.

A Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, certamente é fundamental, como já mencionamos, para um trabalho que tencione estabelecer cifras para os homens e mulheres que foram arrancados de suas terras e trazidos pelo atlântico. Contudo, somente em 2008 os pesquisadores tiveram acesso on-line a este valioso recurso de pesquisa, que reuniu e cruzou documentos dos arquivos da Europa, da África e do Brasil.

Cruzando as distintas fontes disponíveis foi possível elencar novos números para o nosso recorte, considerando os trabalhos já apontados que fornecem estimativas, poderemos identificar se os nossos dados diferem de forma significativa daqueles que conhecemos. Entretanto, o único trabalho que tivemos acesso que permite uma comparação ano por ano é o de Colin Maclachlan, no seu “African slave trade and economic development in Amazonia” (1974)²⁶⁶, também incluimos os dados disponíveis na Base de dados, o resultado está exposto na tabela abaixo:

Tabela 5:
Desembarque de escravos em Belém entre 1777-1815

Ano	Dados Colin	Dados Marley	Dados BDCTE
1777	517	498	822
1778	765	1091	1089
1779	318	318	318
1780	845	259	259
1781	471	970?	1284
1782	329	304	168
1783	681	662	662
1784	470	21	21
1785	269	20	20
1786	----	648	972
1787	710	599	935
1788	631	----	----
1789	687	----	----
1790	473	61	61

²⁶⁶ MACLACHLAN, Colin. *African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800*. In: TOPLIN, Robert Brent (org.). *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press, 1974, pp. 112-45.

1791	279	39	39
1792	204	569	569
1793	263	263	591
1794	522	983	983
1795	1.096	745	1240
1796	----	----	----
1797	176	----	----
1798	400	324	324
1799	----	1136	1451
1800	514	1278	1291
1801		118	118
1802		159	159
1803		1086	1086
1804		1182	1182
1805		2606	2606
1806		1332	1332
1807		568	568
1808		169	169
1809		----	----
1810		----	----
1811		412	412
1812		----	----
1813		----	----
1814		353	353
1815		160	160
1777-1800=10.620		1777-1800 = 10.788	1777-1800 = 13.009
		1801-1815 = 8.145	1801-1815 = 8.145
		Total = 18.933	Total = 21.154

Fonte: MACLACHLAN, Ibid.; VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit.; AHU; BDCTE.

Nossos dados apresentam número pouco superior aos de Colin Maclachlan, são apenas 168 cativos de diferença, o que não representa uma divergência significativa entre as estimativas, ao contrário a média de 10 mil permanece, ainda que tenha havido um decréscimo nesta perspectiva, teve razão o historiador quando disse que a média anual no Pará não caiu de maneira brusca após o monopólio se mantendo até o ano de 1790.²⁶⁷

Ainda assim houve uma queda no fornecimento de trabalhadores trazidos pelo comércio de almas se considerarmos os 13.834 apontados por Carreira e os 14.749 mencionados por Nunes que foram trazidos na vigência do monopólio, nesse sentido tinham razão os moradores em sentirem “saudades” da Companhia pombalina, pois

²⁶⁷ MACLACHLAN, Ibid., p. 128.

considerando os 20 anos posteriores ao exclusivo comercial chegou uma quantidade menor de trabalhadores.

É curioso não termos conseguido elementos para os anos de 1788, 1789 e 1797 (também o BDCTE não aponta números para os mesmos anos) Maclachlan aponta que houve sim cativos adentrados nos mencionados anos e utiliza as fontes do AHU e do Arquivo Nacional, entretanto, não identificamos nada no AHU que indicasse a chegada de mancípios africanos no porto de Belém. No confronto entre os dados percebemos que no ano de 1796 não há indícios de trabalhadores escravizados chegados ao porto de Belém, justamente no ano em que a exportação do estado dera um salto.

Talvez o surto de bexigas vivenciado na região, neste ano nos ajude a entender a escassez no fornecimento de trabalhadores oriundos da África, é possível que tenha sido esta a forma mais eficiente que moradores e autoridades tenham encontrado para evitar os efeitos desastrosos das epidemias. Pois, já haviam experimentado a inoculação do vírus em crianças e a construção de Lazareto para a fiscalização dos navios que chegavam e não havia funcionado, aliás, quiseram inclusive interromper o tráfico com Angola, por causa das epidemias, como já evidenciamos no capítulo anterior.

Na medida em que comparamos nossos dados com os do BDCTE, percebemos que a diferença já é maior, são cerca de 2.221 pessoas aprisionadas e transformadas em trabalhadores escravizados que teriam desembarcado no porto de Belém considerando é claro o mesmo período, as diferenças de números com a Base é explicada ano por ano no apêndice metodológico em anexo. Entretanto, a divergência aumenta se considerarmos, os 38.323 que chegaram de 1778 a 1820 considerados por Salles, seriam 19.390 cativos a mais, do que aqueles que identificamos, é verdade que estes dados referem-se a um período de 5 anos superior ao nosso, mesmo assim trata-se de uma disparidade entre as cifras.

Os números de Vergolino e Salles se aproximam bastante considerando que chegam a um universo de mais de 53.000 cativos chegados em Belém no período colonial. É indubitável a experiência e o compromisso de ambos com a documentação, não é a toa que são as maiores referências sobre a história do negro no Pará. Talvez estes autores tenham utilizado fontes que já foram extraviadas ou tenham realizado um percurso metodológico bem distinto do nosso. A confusão aumenta porque ambos realizaram suas pesquisas na década de 70 e utilizaram amplamente a documentação do Arquivo Público do Pará, para aumentar a imprecisão Colin Maclachlan também realiza seu trabalho no mesmo período e como já evidenciado, chega a cifras bem distintas.

Não temos como esclarecer de maneira nítida esta diferença expressiva entre nossas cifras e as de Vergolino e Salles.

Apresentados os números do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, é preciso lembrar que seu vizinho Maranhão a época do monopólio recebia menor quantidade de cativos, entretanto, esta situação muda quando o comércio de almas retorna a iniciativa particular. Os números evidenciam isso. Vamos iniciar com os dados tipulados por Colin Maclachlan²⁶⁸, este autor chega a 30.319, para os anos de 1778 a 1800, contrastando com os números deste historiador para mesmo período no Pará, 10.620 africanos, vamos obter uma diferença de 19.699, um crescimento deveras significativo.

Fica nítido que com o fim do monopólio a migração forçada de indivíduos oriundos da África aumentou sensivelmente no Maranhão, durante o exclusivo comercial o quadro era inverso. Os motivos que ocasionaram tal inversão nas cifras passam pelo desenvolvimento da agricultura, especialmente do arroz e do algodão, gêneros rentáveis quando da guerra de independência das treze colônias inglesas da América (1776-1783), que provoca uma redução na produção agrícola norte americana e abre espaço para a produção agrícola “brasileira”, a razão do crescimento no comércio de almas no Estado do Maranhão e Piauí já foram desenvolvidos no primeiro capítulo.

Para Bezerra Neto, tornou-se lugar comum na historiografia relativa ao tema a aceitação da ideia de que, findo o tráfico sob monopólio, houve um notável incremento do escravismo no Maranhão. No tocante a esta questão, continuar contrastando os dados entre o Estado do Grão-Pará e Rio Negro e Maranhão e Piauí parece relevante. Daniel Domingues aponta 58.110 mil cativos trazidos da costa africana ao Maranhão, nos anos de 1777-1815, para igual período já apontamos que chegaram ao porto de Belém 18.933, ou seja, chegaram a São Luís 39. 177 cativos a mais, o que significa dizer que o Maranhão recebeu mais que o triplo de africanos em relação ao Pará.

Considerando que Daniel Domingues não inclui na sua contagem os cativos trazidos dos portos do Estado do Brasil e nem consulta outras fontes que não o BDTCE, podemos inferir que este número é bem superior. Caso acrescentemos aos números de Domingues 8.020 oriundos dos portos do Brasil nos anos de 1778-1797, que são mencionados por Maria Celeste²⁶⁹ chegaríamos a 66.130, não há dúvidas que este número é ainda superior, pois a historiadora mencionada utilizou somente o AHU e como sabemos os Registros de Saúde presentes no Arquivo Público do Maranhão são

²⁶⁸ MACLACHLAN, 1974, apêndice B, p. 139.

²⁶⁹ SILVA, 2010, p.52.

fontes privilegiadas para avaliação do aspecto quantitativo do tráfico no mencionado Estado. Ainda cabem estudos de cunho quantitativo que cruzem as diversas fontes disponíveis para o comércio de almas no Maranhão.

Contudo, dizer que o comércio de mancípios para o Maranhão foi numericamente superior ao realizado no Pará, não nos ajuda a entender melhor os aspectos deste comércio entre África e Belém. É preciso identificar as peculiaridades do tráfico de almas para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro. A participação da coroa portuguesa, com o intuito de incentivar o tráfico de africanos para o porto de Belém constituiu uma particularidade. Como nos lembra Benedito Barbosa, na Amazônia a coroa portuguesa manteve a estrutura econômica em todos os setores, inclusive na organização do comércio negreiro²⁷⁰, em fins do século XVIII e início do XIX a participação da coroa perdura, especialmente por meio das isenções.

3.1. A Coroa Portuguesa e o fomento ao tráfico em fins do século XVIII e início do XIX

A Coroa não deixou a capitania “abandonada” quanto a questão da inserção da mão-de-obra africana, ao contrário sempre interviu para fomentar o tráfico para a região. Já em 1779, percebe-se a complacência das autoridades com os negreiros que entram na região sem pagar os devidos impostos, José Peixoto, juiz de Fora e da Alfândega de Belém, havia enviado ofício comunicando a falta da documentação comprobatória de que haviam pagado os tributos reais as sumacas Santanna e Nossa Senhora do Bom Sucesso; o secretário do Ultramar assim respondeu:

lhe concedo privilégios para os animar, não devieis por-lhe um encargo denovo que embarassa esse comércio, e a cidade por extremo de fornecer de negros essa conquista e por inclusa se vos remete com esta a cópia da minha resolução a favor da resolução dos escravos no porto do Maranhão e nesse do Pará.²⁷¹

Entre os privilégios concedidos estava o Indulto de Perdão dos direitos que foi uma dessas medidas de isenção fiscal, por meio da qual aqueles que importavam escravos “em direitura aos portos do Grão-Pará” não pagavam nenhum dos “direitos”

²⁷⁰ BARBOSA, 2009, p. 97.

²⁷¹ OFÍCIO de José Justiniano de Oliveira Peixoto para Martinho de Melo e Castro. Pará, 28 de julho de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 83, D.6818.

em todas as Alfândegas do reino. No ano de 1794, já se encontrava em pleno vigor, muitos foram os comerciantes interessados em contar com a isenção fiscal em todas as alfândegas do reino, no caso de importação direta de escravos, esta isenção dizia respeito apenas ao Pará.

Foram estabelecidas regras para que aqueles desejosos de contar com a isenção fiscal, no comércio de mercadoria humana obedecessem. O mestre da Curveta Santo Antônio Sertório, interessado em usufruir do Indulto de Perdão dos Direitos, no ano de 1794, assinou um termo em Angola, que supostamente todos os interessados neste comércio deviam assinar.

Elencamos aqui algumas dessas cláusulas e condições delas: a) o negociante não “daria comércio algum com estrangeiros debaixo das penas que as leis têm estabelecido”; b) não podia ir a outros portos, senão aqueles antes pré-definidos para fazer o embarque; c) não sobrecarregar a embarcação, colocando maior número de “cabeças” do que suportava os espaços internos de cada navio; d) chegando na capitania o dono ou o capitão do navio deveria apresentar-se pessoalmente ao juiz da Alfândega da cidade para tirar certidões do número de escravos entrados no porto, remetendo toda a documentação com duas vias para administração do Estado; e) depois de dois anos o negociante deveria reapresentar ao general sua aprovação régia, com a declaração de que ainda estava em gozo dos benefícios do Perdão dos Direitos; f) no caso da embarcação escalar em outros portos (como Pernambuco e Maranhão), o comerciante deveria logo pagar os Direitos, posteriormente justificando-se perante as autoridades competentes.²⁷²

Esses incentivos tentavam ao máximo favorecer o comércio de almas em direção a capitania do Pará. Em fevereiro de 1794, Manoel de Almeida e Vasconcelos, governador de Angola (1790-1797) comenta sobre os privilégios, dispensados a referida capitania, o conterrâneo escreve ao governador do Grão-Pará em 1795, inicialmente discorre sobre as dificuldades de residir em África, a guerra, a fome, efeitos da peste e a distância de sua pátria estão entre as coisas que desagradam o mencionado português. Após pintar um quadro sobre a situação da África (neste caso refere-se precisamente a São Paulo de Assunção) e a sua própria, ele debulha elogios a seu conterrâneo, a isenção de direitos está incluso nos argumentos destinados a bendizer o dito amigo.

²⁷² VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 119.

Dou-te mil parabéns pela grande graça, e benefício, que conseguiste a favor dos felizes povos, e paiz, que estão debaixo da tua jurisdição, [...] sim esta entrada de escravos sem que deles se paguem direitos, fará encher esse Paiz de braços com que se possa aproveitar a sua grande extensão, e fartalidade.²⁷³

Ainda que fique claro certo otimismo por parte da coroa, a isenção não atingiu exatamente seu intuito. As denúncias de comandantes que negociavam em outros portos antes de chegar ao porto de Belém se avolumavam e tais práticas ilícitas chegavam até a metrópole, informa o governador do Grão-Pará,

sobre o importante objecto da introdução dos escravos nesta capitania, e sobre as fraudes que se haviam praticado por alguma embarcações no Maranhão, e que pretendiam a isenção de direitos que se havia prometido a todas aquellas que os levassem em direitura a esse porto.²⁷⁴

Essas constantes “desobediências” dos traficantes levaram a um afrouxamento das condições impostas por parte da administração portuguesa, aos que trouxessem cativos ao Pará; em resposta a denúncia de que os navios realizavam o desembarque de africanos primeiro no Maranhão e posteriormente no Pará, o governador de então recebe a seguinte resposta vinda de Portugal.

[...] porem considerandose aqui que seria mais conveniente para os interesses desse Estado, que se fizesse mais absoluta a primeira ordem, sem restricção alguma a respeito a arribada em qualquer porto, e de parte de venda dos escravos ; he S. Magestade servida mandar declarar a VS°. Que todas as embarcações que levarem escravos a essa capitania, devem ficar isentas de pagar direitos delles, sem VS° se embarçar com a clausula de virem, ou não em direitura para esse porto, ou de terem vendido parte da carga em outro; e por isso mandara levantar logo todas as fianças que se houverem prestado para o pagamento dos direitos, e todos as condenaçoens que tiverem sido impostas aos transgressores das primeiras ordens.²⁷⁵

No ano de 1798 a administração lusa ratifica e amplia a isenção alfandegária, com o intuito de diminuir “a sensível falta de braços experimentada” na capitania

²⁷³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, pp. 117-118.

²⁷⁴ *Id.*, *Ibid.*, p. 237.

²⁷⁵ CATÁLOGO cronológico e analítico de cartas do ano de 1791. Pará, 1791. Pará, *AHU (Avulsos)*, Cx. 101, D. 8031.

adverte ao governador de Angola e Benguela para que os mesmos animem a exportação dos negros para o Pará.

As providencias que Sua Majestade quer dar para que na capitania do Pará se vá successivamente suprimindo a falta de braços que experimentaõ a cultura e outros trabalhos igualmente úteis, fazem que a mesma Senhora tenha tomado algumas resoluções para se conciguir aquelle importantíssimo fim: E como o Reyno de Angola póde efficazmente contribuir para elle: Ordena Sua Majestade (...) promover e animar a expportação dos negros para o Pará. Assim d'ahi como de Benguela, a cujo Governador se expedem iguais ordens.²⁷⁶

É notório na documentação apresentada que as medidas de fomento eram sempre direcionadas ao reino de Angola. Quando dissemos que no ano de 1798 houve uma ampliação da isenção alfandegária é porque no referido ano tais isenções já não se direcionam somente a Angola e se estenderam aos portos do Estado do Brasil em direção ao Pará, Rodrigo de Souza Coutinho, no ano de 1798, envia circular ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, com o seguinte conteúdo

Tendo Sua Magestade em vista augmentar a população, e com ella a cultura, trabalho e industria da capitania do Pará, onde He já mui sensível a falta de braços: manda a mesma Senhora recomendar muito a V.Exc que promova e anime a sahida de escravos bons, robustos, e amantes do trabalho para o Estado do Pará: E querendo Sua Magestade facilitar de todos os modos possíveis esta utilíssima disposição: Há por bem de permitir que sejam livres de Direitos de Entrada nessa capitania todos aquelles escravos que a Ella forem, para ser re-exportados para o Pará.²⁷⁷

Estas medidas deixam nítido o interesse da Coroa portuguesa em fomentar o tráfico para a região, entretanto, tais medidas não chegaram a convencer o governador do Pará, pois este acreditava que a metrópole podia fazer ainda mais, para estimular o comércio de almas; daí ele sugere, no ano de 1797, que a coroa tomasse “providencias” para o aumento da lavoura, o que passaria pelo estímulo ao comércio de almas, onde

[...] bastava para isso que por três ou quatro anos em lugar de desembolsar 40, desembolssasse 80; 40 para suprir as despesas do Pará e 40 para dar por empréstimo ahum negociante, ou ahua sociedade d'elles que o quisesse com a obrigação de os negociar anualmente em escravos nos portos e traze-los anualmente também

²⁷⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO. Op. Cit. p. 209-210.

²⁷⁷ Idem, p.210.

em direitura ao Pará, havendo de restituir a quantia adiantada nos cofres Reaes d'elle três ou quatro anos depois de recebida.²⁷⁸

A proposta não foi acolhida, nem de toda rejeitada porque como vimos em 1798 a isenção das taxas alfandegária se estenderam para alguns portos do Estado do Brasil. Entretanto, é uma proposta onde é nítida a intensa participação da coroa e de como a própria administração do Estado percebe a organização e o sucesso deste comércio, como responsabilidade da coroa portuguesa.

3.2. Nas rotas do Atlântico

O Atlântico Sul, foi responsável por prover o maior número de escravos para o estado do Brasil, os portos de Angola foram responsáveis por fornecer uma significativa quantidade de cativos.²⁷⁹ Esta é uma ideia amplamente aceita pela historiografia, inclusive o subtítulo da importante obra de Felipe de Alencastro é: a formação do Brasil no Atlântico Sul, onde Angola é a zona de reprodução de escravos que fornece braços ao Brasil escravista.²⁸⁰

Entretanto, cada região das possessões lusas na América nutriram relações estreitas com determinadas áreas de África. De acordo com Verger o tráfico baiano destacou-se na relação com a Costa da Mina. Segundo o mesmo autor por volta de 1770 os holandeses estabeleceram sanções aos portugueses na costa africana, onde tinham o domínio, só autorizando os lusos a praticar o tráfico de escravos em quatro portos: Grande Popo, Uidá, Jaquin e Apá, sob a condição de antes deixar como taxa, no castelo de São Jorge da Mina, dez por cento do seu carregamento de tabaco (fumo de rolo). Isto porque esta foi a única mercadoria autorizada para usar no tráfico nos quatro portos estabelecidos, mas Portugal não produzia tabaco, a Bahia era o principal produtor e exportador, naquele momento, ainda que Pernambuco também tenha se beneficiado, já que também produzia fumo.²⁸¹

²⁷⁸ Idem, p.240.

²⁷⁹ Vários estudos analisam esta, entre eles: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; estuda a rota Rio de Janeiro e Angola: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

²⁸⁰ ALENCASTRO, 2000, p.9.

²⁸¹ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p.30-38, 49, 77.

O Rio de Janeiro estabeleceu uma relação especial com o espaço territorial angolano e moçambicano. Enquanto, o Maranhão manteve um comércio de almas peculiar com a Senegâmbia. Segundo Philip Curtin, no século XVIII dos 1.685.200 escravos adentrados no Brasil, cerca de 1.134.600 foram oriundos de Angola e 550.600 da Costa da Mina. Os principais portos que eram abastecidos pelo tráfico angolano: Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Sendo que Pernambuco, Maranhão e Pará recebiam 20% do tráfico de escravos de Angola no fim do século XVIII e começo do XIX.²⁸²

Os cativos oriundos do Atlântico Sul, correspondiam a uma pequena parcela dos que foram trazidos para o Grão-Pará. Pois, a rota mais utilizada pelos navios com cativos para a Amazônia Colonial era a do Atlântico Norte.²⁸³ Entre outros fatores o regime dos ventos nos ajuda a entender porque os portos localizados ao norte do equador eram importantes fornecedores de trabalhadores para a Amazônia Colonial.

Os ventos e as correntes marítimas faziam com que o trajeto entre a Alta Guiné e os portos de São Luiz e Belém fosse realizado de maneira mais rápida o que já não ocorria com navios que viesse de algum ponto do Atlântico Sul em direção a mencionada região, pois navegaria em águas calmas, o que aumentava os dias de viagem, a quantidade de água e suprimentos, bem como seria maior a porcentagem de morte da mercadoria humana.²⁸⁴ Além disso, Carreira pontua que “os direitos de saída a incidir sobre escravos foram sempre mais elevados em Angola do que na Guiné”.²⁸⁵

Entretanto, a despeito das dificuldades já mencionadas entre o Atlântico Sul e o norte da América Portuguesa, desde que foi instaurada a CGGPM, Angola já era um dos portos que ofertava trabalhadores para a região. Contudo, a historiografia ressalta a relevância do Atlântico Norte, como rota principal do tráfico para a região.

Daniel Domingues²⁸⁶ tem razão em destacar que o trânsito de mercadoria humana para o Estado do Maranhão é especialmente interessante porque ela recai perto da intercessão de dois mundos comerciais: o Norte e Sul do atlântico onde se organizou dois diferentes sistemas de comercio escravo no inicio da era moderna.

²⁸² CURTIN, apud, SOUZA, Monica Lima, *Venho de Angola: do vocabulário aos costumes, a identidade brasileira tem origem no outro lado do Atlântico*. In: Raízes Africanas, Rio de Janeiro, Sabin, 2009, p 12.

²⁸³ No século XVII esta questão é analisada por CHAMBOULEYRON, 2006; e para período mais amplo (1680-1846) no Estado do Maranhão, DOMINGUES, 2008.

²⁸⁴ Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de ALENCASTRO, 2000, p. 57-63; DOMINGUES, *Ibid.*, pp. 585-486; BARROSO, 2009, pp.52-56.

²⁸⁵ CARREIRA, 1969, p.65.

²⁸⁶ SILVA, 2008, p. 478.

Desde o século XVII, buscou-se uma conexão entre Maranhão e Guiné. De acordo com Chamboleyron,²⁸⁷ tal conexão tinha por objetivo resolver os problemas decorrentes da proibição da escravização e da escravidão indígenas no Estado do Maranhão e ao que parece procurar consolidar a presença portuguesa na Guiné.

Também Nunes Dias,²⁸⁸ é claro sobre a rota mais usual no período da CGGPM, enuncia que os centros de resgate no ocidente africano, fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador, eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Desses elos do tráfico atlântico seguiam todos os anos nos navios da Companhia milhares de escravos que formavam as carregações de mão-de-obra reclamada pelos lavradores do estado do Grão-Pará e Maranhão.

Maria Celeste Gomes da Silva²⁸⁹ argumenta que “as conexões estabelecidas entre estas regiões são anteriores a criação da Companhia, ou seja, a empresa monopolista se favoreceu de experiências anteriores a sua criação²⁹⁰ para remontar em Bissau e Cacheu, redes atlânticas de compras de cativos. Sendo assim, a Companhia teria atuado no restabelecimento de antigas rotas comerciais negreiras e assim pode com a inserção de africanos no Maranhão estimular as lavouras.

De acordo com a mesma historiadora, a atuação da empresa monopolista durante vinte anos abriu caminho, para que mais tarde – após sua liquidação – comerciantes particulares continuassem a operar nas mesmas rotas negreiras. Assim, a capitania maranhense continuou recebendo majoritariamente cativos africanos provenientes de Bissau e Cacheu. Mas este quadro vai se modificando, segundo Domingues, o papel da alta guiné como a principal fonte de escravos da região declinou ao longo dos anos. Durante os anos de 1820 e 1830, o maranhão era muito integrado no sistema de comércio escravo do atlântico sul.²⁹¹

A documentação do APEP, contida no trabalho de Vergolino²⁹² permitiu a estudiosa das religiões de matriz africana no Pará, afirmar que Bissau, Cacheu, Luanda, Benguela e Cabinda eram os portos de proveniência dos cativos adentrados no porto de Belém, ainda que sua preocupação não seja precisar volume de cativos, ela deixa claro

²⁸⁷ CHAMBOULEYRON, 2006. p. 95.

²⁸⁸ DIAS, 1970, vol. 1, p.470.

²⁸⁹ SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Dimensões atlânticas: notas sobre o tráfico negreiro e as rotas comerciais entre Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800*. Anais do XIX Encontro Regional de História e Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP-USP.2008CD_ROM.p.6-7.

²⁹⁰ Id., Ibid., p.1.

²⁹¹ SILVA, 2008, p.489.

²⁹² VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990.

que tanto os portos do atlântico norte, quanto do atlântico sul, forneciam a mercadoria humana para a capitania do Pará.

Em se tratando do Maranhão, de acordo com Daniel Domingues²⁹³ os portos localizados na Senegambia, na alta costa da Guiné, foram os principais fornecedores de escravos para o Maranhão ao longo dos séculos, especialmente Bissau (39,8%) e Cacheu (21,9%), mas o Maranhão recebeu também escravos de Serra Leoa, Cabo Verde e outros portos da alta costa da Guiné.

Como já se notou é consenso para a historiografia a relevância do Atlântico Norte, como parceiro comercial no tráfico de mancipios, entretanto, para nosso recorte observamos um dado curioso, o número mais expressivo de africanos que adentraram no Pará são oriundos do reino de Angola, do Atlântico Sul. O quadro abaixo mostra a relação dos anos, dos portos, e do número de cativos que cada um deles forneceu.

Tabela 6:
Número de escravos desembarcados no Grão-Pará por portos africanos de 1777-1815

ORIGEM CONTINENTAL	PORTO	ANO	Nº DE ESCRAVOS	TOTAL
		1777	334	
		1778	324	
		1780	157	
		1781	402	
		1782	184	
		1783	397	
		1784	21	
		1785	20	
	Bissau	1787	263	4.343
		1790	61	
		1791	39	
		1792	569	
		1794	323	
		1799	105	
		1802	159	
		1803	159	
		1804	353	
		1807	473	
		1777	164	
		1778	164	
ÁFRICA	Cacheu	1.779	222	2.129
		1781	546	

²⁹³ SILVA, 2008, p.485.

		1782	120	
		1783	265	
		1786	648	
		1805	412	
	Guiné Portuguesa	1811	412	1.177
		1814	353	
		1787	336	
		1794	324	
		1795	494	
	Luanda	1799	707	7.834
		1800	963	
		1803	927	
		1804	829	
		1805	2194	
		1806	1060	
	Luango	1794	336	660
		1799	324	
	Angola	1800	315	433
		1801	118	
	Gabão	1807	95	264
		1808	169	
	Cabinda	1795	251	
	Benguela	1778	505	
	Moçambique	1806	272	
	São Tomé	1815	160	
		1778	95	
		1.779	7	
	Bahia	1780	102	283
		1781	9	
		1793	70	
	Pernambuco	1779	74	183
		1793	109	
	Maranhão	1778	3	87
		1793	84	
	Parnayba	1779	15	28
		1781	13	
	Indeterminado	1798	324	324
	TOTAL		18.933	

Fonte: VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990; AHU; BDCTE.

No ano de 1794, o comércio do Estado do Grão-Pará e Rio Negro com o Atlântico Sul já era superior ao que ocorria com os portos do Atlântico Norte. As medidas de isenção fiscal dispensada a comerciantes que adquirissem cativos nos portos de Angola surtiram efeito. Como é sabido, no ano de 1815 é assinado o Tratado anglo-

português onde Portugal é pressionado a extinguir o tráfico de escravos ao norte do Equador, e em troca a Inglaterra perdoaria a dívida de guerra de 450.000 libras. Podemos perceber que muito antes desta proibição, exatamente vinte e um anos antes do tratado de 1815 o tráfico de África em direção a Belém, já ocorria majoritariamente com o Atlântico Sul. Podemos dizer que durante a iniciativa particular houve um direcionamento do tráfico para o Atlântico Sul.

A capital de Angola aparece como principal porto fornecedor de escravos. Nesse sentido chega a ser curioso que a o governo de Luanda no final do século XVIII faça uma análise onde reconhece que a economia marginal do Pará não podia sustentar ou financiar o trabalho africano.²⁹⁴ Apesar da Coroa Portuguesa estimular o comércio da mercadoria humana com o atlântico sul, a intensificação da migração de africanos de Angola no fim do século XVIII e início do XIX não agradaram a setores da administração pública do Grão-Pará. Como já dissemos, no ano de 1807, o governador do Grão-Pará cogitou até extinguir o tráfico com Angola, por causa dos escravos adoentados que ocasionavam surtos epidêmicos. Mesmo dada as já mencionadas dificuldades do comércio de Angola com o Pará, como a escassez das correntes marítimas, morte dos cativos em decorrência da longa viagem e as frequentes epidemias.

No que se refere ao tráfico entre o Estado do Brasil e o Estado do Grão-Pará e Rio Negro é importante notar que a Bahia aparece como o porto que mais fornece cativos ao Pará é seguida por Pernambuco, Maranhão e Parnaíba. Manolo Florentino afirma que no período de 1790 e 1830 o Rio de Janeiro teria o mais importante fluxo de cativos de todo o planeta,²⁹⁵ também destaca o papel central do porto carioca para a reprodução do escravismo no Sudeste,²⁹⁶ entretanto, não foi possível observar a participação do Rio de Janeiro, como um porto que realizou o comércio de mancípios com o Grão-Pará e Rio Negro no período aqui investigado.

3.3. A existência e permanência do tráfico triangular no Grão-Pará

O comércio envolvendo mercadoria humana, onde a Europa fornecia os navios e as mercadorias, a África a mercadoria humana e as plantações da América Colonial as

²⁹⁴ MACLACHLAN, Colin. *African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800*. In: TOPLIN, Robert Brent (org.). *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press, 1974. p.130.

²⁹⁵ FLORENTINO, 1997, p.11.

²⁹⁶ Id., Ibid., p. 38.

matérias que seriam enviadas a metrópole, depois de desembarcados os homens e mulheres trazidos forçados do continente africano,²⁹⁷ foi chamada de tráfico triangular, como sabemos, e a CGGPM, realizava este tipo de comércio. Ocorre que este modelo clássico, possui críticos ferrenhos, os estudos de Manolo Florentino e Luiz Felipe de Alencastro,²⁹⁸ são claros exemplos desta perspectiva, aliás, muito aceita pela historiografia.²⁹⁹

Entretanto, cabe evidenciar que o comércio envolvendo pessoas oriundas da África para o estado do Grão-Pará nas décadas finais do século XVIII e início do século XIX não se caracterizou como comércio bilateral. Basta acompanhar o percurso das viagens para observarmos de maneira nítida que se tratava de um comércio triangular, vamos aos exemplos: o secretário de Estado da Marinha e Ultramar comunicava ao governador do Grão-Pará no ano de 1793, que o navio Francisca, sai de Lisboa em direção à Costa da Mina onde comprará escravos Para levar ao Pará.³⁰⁰ No ano seguinte em documentação emitida do Palácio de Ajuda e assinada pelo secretário do Ultramar, temos o seguinte aviso

Parte deste porto para o de Benguela e dali para o de São Paulo de Assunção o navio Nossa Senhora da Conceição e São Francisco de Paula de que é Mestre Manoel Gomes da Ressureição e senhorio João Teixeira de Barros como destino de fazer em qualquer um dos portos ou em ambos uma armação de 400 a 600 escravos e se transportar para a Capitania do Para.³⁰¹

Este tipo de documentação deixa nítido que se tratava de um comércio triangular é abundante tanto no AHU, quanto na documentação do Arquivo Público do Pará, assim como nas fichas do BDCTE. Mas afirmamos que o comércio é de base triangular porque das viagens possíveis de identificar nos conjuntos documentais por nós manejados, indicam 45 sobre um total de 51 viagens identificáveis,³⁰² portanto a maioria delas partiram de Lisboa, para conseguir mão-de-obra cativa na costa africana.

²⁹⁷ MOURA, Clóvis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p.399.

²⁹⁸ FLORENTINO, 1997 e ALENCASTRO, 2000.

²⁹⁹ Na obra: COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico, A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; UFRJ, 2003, p. 89; o autor nos lembra de que o tráfico bilateral já era um conceito antecipado por Verger.

³⁰⁰ OFÍCIO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, AHU- Queluz, 10 de outubro de 1793, Cx. 103, D. 8183.

³⁰¹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.135.

³⁰² O total de viagens são 82, entretanto não foi possível identificar os portos de partida de vinte e oito.

Tal particularidade da migração de africanos para o norte das possessões portuguesas também pode ser observada no Estado do Maranhão e Piauí. Daniel Domingues³⁰³ já notara que o tráfico realizado entre São Luiz e a África não era bilateral. O historiador apontou que das viagens se pode identificar o porto de onde iniciou a viagem 65% indicam Lisboa como local onde se iniciava o empreendimento escravo, isso para todo o período do tráfico transatlântico para o Maranhão. Uma questão pertinente seria identificar quem eram os responsáveis pela organização do tráfico.

Para Maurício Goulart, único autor brasileiro a produzir uma estimativa total do tráfico de almas para o Brasil, sugere que a coroa foi responsável pela organização do tráfico. Esta já não é a perspectiva de José Gonçalves Salvador,³⁰⁴ este historiador ao estudar a participação dos judeus serfaditas no tráfico de africanos conclui que “os judeus ibérios foram os principais detentores do comércio negreiro”, nessa perspectiva grupos de comerciantes de alto poder aquisitivo seriam responsáveis por financiar a estrutura do tráfico.

Manolo Florentino corrobora esta última perspectiva, para salientar a relevância da participação dos traficantes representados por homens de grandes fortunas em diversos setores especulativos na cidade do Rio de Janeiro.³⁰⁵ Ainda de acordo com o mesmo autor, a partir da leitura de Goulart, “a própria Coroa reconheceu a debilidade comercial metropolitana para financiar o tráfico requerido pela demanda quando, em 1758, decretou aos nacionais livre o comércio de escravos”.³⁰⁶

Salles indica que o tráfico para a Amazônia ocorreu de várias maneiras em distintos períodos foi realizado sob diversos regimes, tais como: a) assento, por alistamento compulsório de negros cativos na África – geralmente negociado mediante contratos da fazenda real com particulares – realizado nos séculos XVII e XVIII; b) estaque ou estanco, monopólio atribuído as companhias de comércio;c) iniciativa particular;d) contrabando; e) comércio interno.³⁰⁷ Entretanto, vale destacar como já o fez Barbosa, que a regra foi a participação do poder real nas diversas fases da sua organização.³⁰⁸

³⁰³ SILVA, 2008, p.488.

³⁰⁴ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, Editora da Universidade de São Paulo, 1981, p.14, 15.

³⁰⁵ FLORENTINO, 1997, pp. 114, 115-19, 205, 206.

³⁰⁶ Id., Ibid., p.119.

³⁰⁷ SALLES, 2005, p.50.

³⁰⁸ BARBOSA, 2009, p.31.

O trânsito forçado de africanos para o Grão-Pará e Rio Negro, contou com a iniciativa de homens que obviamente desejavam obter rendimentos com este comércio. Sabemos que a Companhia continua participando deste negócio, entretanto após 1785 sua participação cessa e somente os homens da iniciativa particular passam a realizar o tráfico. A bibliografia consultada nada nos disse sobre estes particulares. Mas afinal, quem eram os homens que deram continuidade a este comércio? Nosso intuito neste próximo item é identificar alguns destes negociantes.

3.4. Os financiadores do tráfico no Grão-Pará com o fim do monopólio da CGGPM.

Os custos para realizar uma expedição negreira eram elevados. Manolo Florentino nos oferece uma dimensão do quanto era necessário para um negociante de africanos investir a fim de realizar uma viagem com o intuito de obter e transportar a mercadoria humana.

Para que se tenha uma ideia mais precisa do significado do investimento inicial para a montagem de expedições negreiras, sabe-se que na década de 1810 o valor médio dos cascos e apetrechos das naus que partiam do Rio de Janeiro para Cabinda, Ambriz, Luanda e Moçambique girava ao redor de 7:000\$000. Com apenas dois contos a mais podia-se adquirir em Iguazu (RJ), em 1800, uma fazenda de uma légua de terras em quadra, com uma engenhoca completa, casa de farinha, um alambique, 44 cativos, dezessete bois, dezoito bestas, cavalos, casas de vivenda cobertas de telhas, senzalas, arvoredos e plantações.³⁰⁹

Entretanto, sujeitos menos abastados como os capitães de navios também participavam como patrocinadores deste comércio. Estes agentes

eram um dos mais importantes elos de ligação com os comerciantes africanos com quem faziam as negociações. O conhecimento, a experiência e os recursos aí obtidos os levavam a empreender expedições independentes, passando a atuar como comerciantes de escravos.³¹⁰

³⁰⁹ FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. *Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Afro-Ásia, 31 (2004), p, 98.

³¹⁰ FLORENTINO, 1997, p.153.

No porto de Belém identificamos dois homens que desempenharam a função ora de capitão, ora de financiadores de viagens. Entre eles está João Antônio, que financiou e atuou como capitão no navio Nossa Senhora da Boaventura, São Gonçalo e Almas,³¹¹ vinda com escravos da Bahia em 1779, infelizmente a documentação não nos oferece maiores informações sobre este homem. Também, João do Espírito Santo, era capitão nos navios da Companhia desde 1772³¹² trazia navios com cativos ao Pará na curveta São Pedro Gonçalves, entretanto sete anos depois, aparece como financiador de uma embarcação com duzentos e vinte e dois escravos,³¹³ também em 1781 ele aparece como armador de uma viagem com escravos de Bissau em direção ao porto do Pará.

Entretanto, gostaríamos de deter nossa atenção nos negociantes residentes no Grão-Pará. Na perspectiva de Silva Júnior, “uma das formas mais eficazes de acumular riqueza na colônia era o usufruto das facilidades oferecidas pelo usufruto de diversas funções burocráticas e militares, que, comumente eram acumuladas”.³¹⁴ As nossas pesquisas corroboram as afirmações do historiador, que ainda aponta como as pessoas de posses do Estado acumularam seus bens; “as pessoas consideradas abastadas na capitania do Grão-Pará construíram suas fortunas muito mais como negociantes que como lavradores”.³¹⁵

Os homens responsáveis pelo comércio de almas para o Grão-Pará e que aí residiam, em geral eram comerciantes, possuíam um cargo público e propriedade de terras. Obtivemos êxito na localização de alguns deles. Em seguida apresentamos uma síntese daqueles que conseguimos identificar como responsáveis pela continuidade do comércio de almas nas décadas finais do século XVIII e início do século XIX.

³¹¹ MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, Cx. 84, D. 6905 e MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, AHU- 26 de janeiro de 1780, Pará, Cx 84, D. 6921.

³¹² BDCTE, Viagem 19596.

³¹³ Nesta viagem a companhia aparece como financiadora, mas o MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, AHU- 26 de janeiro de 1780, Pará, Cx 84, D. 6921 aponta João do Espírito Santo.

³¹⁴ SOUZA JUNIOR, 2009, p.351.

³¹⁵ Id., Ibid., p.346.

Tabela 7:
Nome de proprietário de navios e número de viagens (1777-1815)

Nome do Proprietário	Local onde moravam	Número viagens
Ambrósio Henriques	Pará	2
Anselmo da Fonseca Coutinho		1
Antonio Felix de Barros		1
Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão		12
Domingos Ferreira	Pará	1
Domingos José Frazão	Pará	1 (em conjunto)
Felipe Lourenço		1
Francisco Antonio de Taboas		1
Francisco Alvares de Souza Melo	Pará	2 (em conjunto)
Hermano Cremor Banzeler	Portugal	1
Jacinto Fernandes Bandeira	Lisboa	1
Jacinto José Ferreira	Bahia	1
João Muniz	Maranhão	1
João do Espírito Santo		1
João Francisco de Souza	Pernambuco	1
João Teixeira de Barros	Pará	2
João Luiz		1
João Antonio Rodrigues Martins	Pará	3
João Lopes da Cunha	Pará	1 (em conjunto)
José Antonio Pereira	Pará	5
José Dias de Souza		1
José da Silva Rego		
José Pereira de Lemos	Pará	2 (em conjunto)
Joaquim Jose Pedro	Pará	2
Joaquim Pereira de Almeida	Pará	1
Maria Mariana da Trindade	Bahia	1
Manoel de Faria	Bahia	1
Manoel Pereira Neves	Bahia	3
Manoel de Souza Freire	Lisboa	1
Manoel Marques Camacho		1
Ricardo Nunes Leal		1

Fonte: VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990; AHU; BDCTE.

Os armadores dos navios que traziam cativos africanos a Belém residiam no Maranhão, na Bahia, Pernambuco, Lisboa e Pará. Infelizmente sobre alguns deles encontramos poucas informações (como no caso dos capitães que se tornaram armadores), para outros nem encontramos indícios, entretanto, sobre aqueles que residiam no Pará pudemos identificar alguns aspectos de suas trajetórias.

Entre os homens de posses que realizavam tal comércio e que residiam em Belém estava Ambrósio Henriques. A família Henriques estava entre as mais tradicionais da ilha do Marajó³¹⁶. Todas as terras da ilha Mexiana, desde 1766 também pertenciam a mencionada família, sem mencionar as terras no Rio Arari e no Rio

³¹⁶ SOARES, Eliane Cristina Lopes. *Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX)*. Tese de doutorado, PUC- SP, 2010, p.53.

Cururu³¹⁷ Ambrósio Henriques era militar³¹⁸ e rico proprietário de terras, engenhos, sesmarias e ilhas, ainda herdou de seu sogro, a fazenda Jaguarari.³¹⁹ Também aparece como cabeça de família, com mais de um domicílio na freguesia de Acará.³²⁰ Foram duas as viagens patrocinadas pelo distinto morador de Belém, entretanto não foram expedições entre a costa africana e o Pará, os cativos que foram trazidos fizeram parte do tráfico entre o Estado do Brasil e o Estado do Grão-Pará e Maranhão.³²¹

Também morador de Belém, João Antônio Pereira.³²² foi entre os moradores do Pará aquele que financiou o maior número de expedições com cativos oriundos da África, foram cinco viagens. Mas houveram outros que habitavam o Estado e que incluíam entre seus negócios o comércio de almas, entre eles podemos apontar o militar³²³ João Antônio Rodrigues Martins, era proprietário do engenho Utinga, Murucutu³²⁴ e Mocajuba³²⁵ também era militar e negociante³²⁶ e foi responsável por três viagens no período em questão.³²⁷ Rosa Acevedo Marin destaca que esta foi uma das famílias que se distingui nos acontecimentos da independência.³²⁸

Entre os que residiam em Belém também localizamos Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão, João Lopes da Cunha,³²⁹ financiaram em conjunto uma viagem,

³¹⁷ Id., Ibid., p.62.

³¹⁸ Este indivíduo ascende militarmente bem rápido, de alferes ele passa a Coronel, REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento de Milícias da cidade do Pará e lavrador, Ambrósio Henriques, para o príncipe regente [D. João], 27 de fevereiro de 1800 AHU- Cx. 117, D. 9007, REQUERIMENTO do alferes Ambrósio Henriques e de sua mulher, Antônia Joaquina de Oliveira Silva, 08 de Abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6563, REQUERIMENTO dos vereadores da Câmara da cidade de Belém do Pará, 23 de abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6568.

³¹⁹ SOARES, 2010, p.91.

³²⁰ CARDOSO, Alana Souto, *Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)*. Dissertação de mestrado, UFPa, 2008, p.181.

³²¹ MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, Cx. 84, D. 6905 e MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, AHU- 26 de janeiro de 1780, Pará, Cx 84, D. 6921.

³²² Já falamos acima sobre um João Antonio, não sabemos tratar-se do mesmo indivíduo, pois não aparece sobrenome do mesmo, REQUERIMENTO de João Antônio Pereira, [morador na cidade do Pará, 09 de agosto de 1791, AHU- Cx. 101, D. 7994.

³²³ REQUERIMENTO de Antônia Teresa de Jesus, moradora na cidade de Belém do Pará, para a rainha [D. Maria I], Pará, 17 de março de 1778, AHU- Cx. 98, D. 7798. REQUERIMENTO do capitão do 1º Regimento de Milícias da cidade de Belém do Pará, João Antônio Rodrigues Martins, para a rainha [D. Maria I, 22 de novembro de 1798, AHU- Cx. 113, D. 8801.

³²⁴ CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. Belém: Ed. da UFPa, 1963, 2vol (Coleção Amazônia – série José Veríssimo), vl. 1, p.109.

³²⁵ ACEVEDO MARIN, R. E. Alianças matrimoniais na alta sociedade paraense no século XIX. In: Estudos Econômicos, n. 15, São Paulo: IPE-Edusp, 1985. p.159.

³²⁶ SOUZA JUNIOR, 2009, p.112.

³²⁷ BDCTE, viagem de número 46383 (ano 1805), viagem de número 46384 (ano 1807), viagem de número 46386 (ano 1811).

³²⁸ Idem.

³²⁹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.216.

assim também o fizeram Francisco Álvares de Souza Melo e José Pereira de Lemos,³³⁰ que trouxeram quinhentos e trinta e seis cativos ao Pará em 1805. Proprietário do navio Boa Fortuna³³¹ e Flor do Tejo, Manoel de Souza Freire por era português, mantinha diversos negócios em Belém e ainda era correspondente de negócios de alguns importantes negociantes portugueses que residiam no Grão-Pará.³³²

Mesmo, que vários traficantes morassem no estado em questão, o governador Francisco de Souza Coutinho preocupado com a intensificação do tráfico de trabalhadores oriundos da África, escreve carta destinada a Martinho de Melo e Castro, onde destaca suas inquietações e

mostrando-lhe a experiência o pouco que se pode esperar dos negociantes daquela praça na introdução dos escravos naquela capitania e receando que algumas impressões menos favoráveis arredassem João Teixeira de Barros e outros opulentos comerciantes desta capital de se empregarem neste importante objecto.³³³

Ainda que tenha sido possível identificar alguns nomes de homens “opulentos” que residiam no Pará e financiavam o comércio de almas, como João Teixeira de Barros, que patrocinou a galera Nossa Senhora da Conceição e São Francisco de Paula,³³⁴ ocorre que infelizmente, não podemos identificar os financiadores de dezenas de viagens, é possível que nas duas viagens que não indicam armador no ano de 1794, esteja Silvério José de Matos,³³⁵ que circulou em diversas partes do Império Português e saiu em 1793, da ilha do Príncipe com despacho para ir ao Pará, no ano posterior temos notícias de duas entradas de negreiros que não indicam o nome do armador.

A maioria das viagens, com o intuito de trazer escravos ao Pará, partiu de Lisboa, entretanto, como já disse Domingues, referindo-se ao Maranhão, mesmo sendo Lisboa claramente o principal porto de partida para navios entregadores de escravos na região existe a possibilidade de que pessoas patrocinando tais empreendimentos não

³³⁰ BDCTE, Viagem 8439.

³³¹ PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho Cx. 142, D. 10788. Cx. 142, D. 10787. TERMO DE JURAMENTO do secretário da Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, [conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, Cx. 145, D. 11048.

³³² RICCI, Magda. *O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: Movimentos Sociais, Levantes e Deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.168.

³³³ CATÁLOGO cronológico e analítico das contas, mapas e listas ao Governo do Estado do Pará, Macapá e Rio Negro relativas ao ano de 1795, AHU- Cx. 106, D. 8407.

³³⁴ BDCTE, Viagem 8127.

³³⁵ FLORENTINO; RIBEIRO & SILVA, 2004, p.124.

residissem lá³³⁶, nossas pesquisas corroboram a afirmativa do historiador, foram poucos os proprietários identificados como negociantes lisboetas, localizamos apenas Hermano Cremor Banzeler³³⁷ e Jacinto Fernandes Bandeira,³³⁸ contudo, não podemos identificar o local de residência de alguns investidores no comércio de escravos ao Pará, mas é sintomático tão poucos serem identificados como sendo de Lisboa. Foram identificados investidores do comércio negreiro em direção ao Pará que habitavam a Bahia, Pernambuco e Maranhão.³³⁹

Fica claro que a região, possui nítidas particularidades se comparada com a experiência da colonização “brasileira”. O tráfico para a Amazônia Colonial resguarda singularidades, se os números não são tão expressivos para a região quanto aqueles dos portos do Estado do Brasil, a exemplo do Rio de Janeiro, Salvador, Pernambuco. Por outro lado os números não são tão diminutos como tem apontado até então a historiografia.

Tão relevante quanto analisar o volume de escravos inseridos nos Estados do Maranhão e Pará é como já disse Vergolino³⁴⁰ duvidar do vazio humano. Pois, a contribuição do africano não pode ser “omitido” pela historiografia. A organização do tráfico foi triangular e o Estado comerciava tanto com os portos do atlântico norte como do atlântico sul.

³³⁶ SILVA, 2008, p.488.

³³⁷ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 15, Maio, 1782, Pará, AHU- cx. 88 D.7212, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 29 de janeiro, de 1782, Pará-AHU cx.88 D. 7177.

³³⁸ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 26 de janeiro de 1780, Pará-AHU, cx. 84, doc, 6921, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 15 de maio de 1782, Pará- AHU, Cx. 88 D.7212.

³³⁹ Veja em anexo o nome de todos os armadores que identificamos e o número de viagens que realizaram no apêndice.

³⁴⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 31.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará não fora numericamente expressivo, a região foi caracterizada pelo uso massivo de trabalhadores indígenas. A historiografia da década de 70 e até meados da década de 80, baseada nos argumentos de pobreza dos moradores, no extrativismo e na facilidade de acesso a farta mão de obra indígena, em certa medida minimizou a presença africana no Pará, entretanto os debates acalorados durante as comemorações do centenário da abolição contribuiu para alterar este quadro e vem ocorrendo uma sensivelmente modificação, na perspectiva que se tinha sobre o negro, pois as pesquisas e o interesse dos estudiosos sobre a região vem se ampliando.

No decorrer deste trabalho percebemos que parte considerável dos devedores e opositores da empresa mercantil desejavam a extinção do monopólio e o conseguiram em 05 de janeiro de 1778. Era possível que o comércio de mancipios experimentasse um declínio assombroso, não foi o que ocorreu. Por estar convencido que o “florescimento do Estado” só ocorreria através do crescimento da agricultura e esta por sua vez somente se desenvolveria com a utilização dos cativos oriundos do continente africano.

O contexto do Estado em questão (demarcação de fronteiras, epidemias, fim do Diretório, invasão de Caiena, vinda da família real) demandava por ampla mão de obra, a qual não se dispunha, por outro lado muitos argumentos comumente utilizado pelo moradores e administradores e que fora replicado pela historiografia como a pobreza dos moradores e o Estado como eminentemente extrativista podem ser questionados. Os que antes reclamavam da ação da CGGPM, no período posterior continuavam reclamando das dificuldades em obter trabalhadores oriundos da África, inclusive havia um saudosismo dos tempos em que a CGGPM fornecia cativos a prazo.

No que diz respeito aos aspectos numéricos percebemos que não houve um decréscimo expressivo nas médias anuais de escravos. Após o fim do monopólio a metrópole buscou estimular o comércio de almas, em direção ao Grão-Pará e Rio Negro, isso ocorreu especialmente por meio da isenção de impostos. Tais isenções foram especialmente direcionadas para o reino de Angola, ainda que tenha incluído outros portos como do Estado do Brasil como Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. O redirecionamento deste comércio para o Atlântico Sul é curioso, porque ocorre 21 anos

antes do Tratado de 1815, que proibia este comércio ao norte do equador, de onde comumente vinham a maior parte dos cativos africanos para a Amazônia Colonial.

Desde o ano de 1794, o comércio do Estado do Grão-Pará e Rio Negro com o Atlântico Sul já era superior ao que ocorria com os portos do Atlântico Norte. As medidas de isenção fiscal dispensada a comerciantes que adquirissem cativos nos portos de Angola surtiram efeito. O tráfico no Pará fora triangular, diferindo de outras partes do Estado do Brasil.

A Companhia continuou participando do comércio de almas após a extinção do monopólio, entretanto após 1785 sua participação cessa e somente os homens da iniciativa particular passam a realizar o tráfico. Entre os responsáveis por custear as viagens foram encontrados vários moradores do Grão-Pará, não sabemos se obtinham vultuosa rentabilidade com este comércio, esta ainda é uma questão para investigação. Entretanto, sabemos que os homens responsáveis pelo comércio de almas para o Grão-Pará e que aí residiam, em geral eram comerciantes, possuíam um cargo público e propriedade de terras.

Esta investigação buscou contribuir para as análises sobre o tráfico de almas para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro, no período mencionado, entretanto reconhecemos que outras questões poderiam ser exploradas. Sabemos que as relações com África não foram estreitadas e os aspectos relativos às procedências e a auto identificação dos africanos chegados ao Estado também poderiam ser abordadas. Entretanto, fornecemos elementos para que novos estudos sejam suscitados.

Anexos

Apêndice Metodológico. Número de escravos entrados por ano no Grão-Pará (1777-1815).

Ano	Número (Marley Silva)
1777	498/822 ³⁴¹
1778	1091/1089 ³⁴²
1779	318
1780	259
1781	970/1284 ³⁴³
1782	304/168 ³⁴⁴
1783	662
1784	21
1785	20
1786	648/ 972 ³⁴⁵
1787	599/935 ³⁴⁶

³⁴¹ De acordo com o BDCTE o total seria 822, entretanto, a viagem 48941 indica 324 cativos e indica como fonte VERGOLINO HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO p. 179, doc. 402, ocorre que não existe um doc, com este número na mencionada pág. O que temos é o doc, 472 que se refere-se ao ano de 1776, e indica 32 cativos ao invés dos 324, apontados pelo BDCTE, portanto a base utiliza um dado equivocado e que não foi apontado pela historiadora.

³⁴² Neste ano a base repete 3 vezes dados distintos do navio Santo Antonio Delfim, as viagens são 40487 (561), 19563 (517), 40213 (505). Mas de fato a documentação leva a confusão se observamos os documentos da caixa AHU- Pará, Cx. 82, D. 6717, o mapa é claro. Mas faz uma confusão com o número 305, na verdade a soma é 383 homens + 122 mulheres o doc mostra a soma como 305 e não 505 e quem transformou na ficha não atentou para este detalhe. Entretanto, AHU- Pará Cx. 80, doc.6623 ajuda a levar a esta confusão. Também devemos observar as datas todas são no mesmo mês. Mas considerando os dados do estado do Brasil não computados pela Base chegamos aos 1091 cativos.

³⁴³ Considerando o total indicado pela Base teríamos 1284 cativos neste ano, entretanto, a viagem 40215 indica o doc. AHU, Pará, cx. 88, doc. 7145, como se o mesmo informasse um total de 336 cativos, ocorre tal documento não indica este número, ao contrário aponta 13 escravos trazidos no navio nossa senhora da conceição, além disso, os 13 cativos mencionados aparecem também no mapa deste ano, AHU-Pará, Cx. 88 doc.7212, o que ratifica nossas críticas sobre a base e não sabemos o que os levou ao equívoco. Excluindo a viagem 40215 e seguindo o mapa de escravatura do ano em questão, chegamos aos 970 cativos.

³⁴⁴ A base de dados indica que viagem 19625 trouxe 49 escravos e se baseia somente nos dados de Carreira, entretanto para a mesma viagem o AHU-Pará, Cx 89, doc.7246 indica para o mesmo navio a entrada de 184. De maneira que se considerarmos os dados da Base chegaríamos a 168 e se consideramos o AHU, como fizemos chegaríamos a 304 cativos.

³⁴⁵ Este ano a BDCTE indica a viagem 41179, no qual vieram 324 escravos, entretanto, não foi indicado o porto de desembarque, de modo que não sabemos se tratar de Pará ou São Luís, caso esta ficha fosse acrescentada teríamos 972 cativos.

³⁴⁶ Este número poderia ser acrescido de 336 cativos indicados pelo BDCTE na viagem 41178 que não indica se foram desembarcados no Maranhão ou no Grão-Pará, apontando apenas que vieram em direção a Amazônia, na mencionada viagem o navio entra com 336 escravos. Caso fizemos uma adição chegaríamos a 935 cativos.

1788	----
1789	----
1790	61
1791	39
1792	569
1793	263/591 ³⁴⁷
1794	983
1795	745/1240 ³⁴⁸
1796	----
1797	----
1798	324
1799	1136/1451 ³⁴⁹
1800	1278/1291 ³⁵⁰
1801	118 ³⁵¹
1802	159
1803	1086
1804	1056
1805	2606
1806	1332
1807	568
1808	169
1809	----
1810	----
1811	412
1812	----
1813	----
1814	353
1815	160
Total:	18.933/21.154

³⁴⁷Baseado unicamente na Base chegaríamos a 591 cativos, pois a viagem 40795 indica a entrada de mais 328, entretanto cita AHU,Pará, cx.103, doc.8183, ocorre que este documento em nenhum momento indica numero de escravos. Menciona apenas que o navio partia de Lisboa para costa da mina para adquirir escravos. Vale destacar que para esta data temos o mapa anual de escravos, AHU-Pará, Cx. 104, D. 8219, indicando o total a que chegamos, 263 cativos.

³⁴⁸A BDCTE indica a viagem 8122 que precisou ser cancelada, trata-se de uma repetição com a 8127. Além disso, é necessário atentar que a viagem 8186 indica 380 mas precisou ser retirado 141 que ficaram na primeira parada do navio no Maranhão. Caso não considerássemos estas questões a BDCTE nos levaria ao total de 1240 cativos.

³⁴⁹A BDCTE indica a viagem 40024 indica 315, entretanto estes adentraram somente escravos ano de 1800, como explicaremos na próxima nota. Por isso assumimos o número 1136 para este ano.

³⁵⁰A BDCTE indica a viagem 48943, onde teriam vindo 328 escravos, a documentação indica pela base é a Vergolino, p. 215, doc. 113, ocorre que este documento não indica número de escravos. Por outro lado a documentação do AHU, Cx. 117, D 8985 e D 8989 indica que adentraram 315 cativos, verificamos que se trata da mesma viagem 40024 que se refere ao ano de 1799, mas que de fato chegou em 1800. Reorganizando ao invés de cancelarmos a indicação Base substituiremos apenas por 315.

³⁵¹A fontes com as quais podíamos criticar o BDCTE, qual seja, AHU e A Presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica, escassearam as fontes deste ano em diante, motivo pelo qual ficamos impossibilitados de continuar realizando a crítica dos números informados pela Base.

Fontes

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino

Avulsos- Pará

AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], Lisboa, 02 de março de 1807. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 139, D. 10595.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, [D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho]. Pará, 2 de março de 1791. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 100, D. 7958.

CARTA de João Pereira Caldas, para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. AHU, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6917.

CARTA dos oficiais da Câmara da Vila São José do Macapá. Pará, 13 de agosto de 1779, AHU, Pará (Avulsos), Cx. 105, D. 8277.

CARTA de João Pereira Caldas para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. AHU, Pará (Avulsos) Cx 84, D.6917.

CATÁLOGO cronológico e analítico de cartas do ano de 1791. Pará, 1791. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 101, D. 8031.

OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 26 de janeiro de 1780. AHU, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6921.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas. Pará, 11 de Agosto de 1779, AHU, Pará (Avulsos), caixa. 83, doc. 6824.

OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. AHU, Pará (Avulsos), caixa 76, doc. 6376.

OFÍCIO de João Pedro de Oliveira Barros para os oficiais da câmara da cidade de Belém. Pará, 20 de novembro de 1780. AHU, Pará (Avulsos) Cx. 87, D.7082.

OFÍCIO de João Rodrigues de Castro para os oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém . Pará, 21 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7083.

OFÍCIO de Bento Martins Silva para os oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém. Pará, 21 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7084.

OFÍCIO de André Miguel Aires para os [oficiais do Senado da Câmara da cidade de Belém. Pará, 28 de novembro de 1780, AHU, Pará (avulsos), Cx. 87, D. 7088.

OFÍCIO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Queluz, 10 de outubro de 1793. AHU-Pará (Avulsos) Cx. 103, D. 8183.

OFÍCIO do Bispo do Pará, D. fr. João [Evangelista Pereira da Silva], para o [secretário de estado dos Negócios do Reino], visconde de Vila Nova de Cerveira, [D. Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva]. Pará, 15 de setembro de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 77, D. 6449.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de fevereiro de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 79, D. 6536.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de julho de 1794. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 104, D. 8248.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado dos e Negócios Estrangeiros e Guerra]. Pará, 12 de fevereiro de 1797. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 108, D. 8538.

CARTA dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para a rainha [D. Maria I]. Pará, 3 de outubro de 1798. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 113, D. 8788.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 4 de março de 1803. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 124, D. 9561.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 26 de julho de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9986.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 8 de agosto de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9999.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de junho de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 77, D. 6407.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D. 6623.

OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 76, D.6376.

OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D.6623.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de agosto de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx 83, D. 6824.

OFÍCIO de José Justiniano de Oliveira Peixoto para Martinho de Melo e Castro. Pará, 28 de julho de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 83, D.6818.

OFÍCIO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, AHU- Queluz, 10 de outubro de 1793, Cx. 103, D. 8183.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas de importação e exportação de géneros naquele Estado no ano de 1779. AHU- Pará, 26 de janeiro de 1780, Cx. 84, D. 6921.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro , 15, Maio, 1782, Pará, AHU- cx. 88 D.7212.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro , 29 de janeiro, de 1782, Pará-AHU cx.88 D. 7177.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 26 de janeiro de 1780, Pará- AHU, cx. 84, doc, 6921.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 15 de maio de 1782, Pará- AHU, Cx. 88 D.7212.

MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, vindo de Cachéu, Pernambuco, Bahia, Maranhão e Parnaíba. AHU- Pará (Avulsos) Cx. 84, D. 6905.

PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho. Lisboa, 16 de Setembro de 1809. AHU-Pará (Avulsos) Cx. 142, D. 10788.

PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, [conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho. Lisboa, 27 de Outubro de 18013. AHU-Pará (Avulsos) Cx. 145, D. 11048.

REQUERIMENTO de José Ribeiro de Araújo, homem preto forro natural da cidade da Bahia, para a rainha [D. Maria I]. Pará, 22 de junho de 1792. Pará, AHU (Avulsos), Cx.102, D. 8061.

REQUERIMENTO de Antónia Teresa de Jesus, moradora na cidade de Belém do Pará, para a rainha [D. Maria I], Pará, 17 de março de 1778, AHU- Cx. 98, D. 7798.

REQUERIMENTO do capitão do 1º Regimento de Milícias da cidade de Belém do Pará, João António Rodrigues Martins, para a rainha [D. Maria I, 22 de novembro de 1798, AHU- Cx. 113, D. 8801.

TERMO DE JURAMENTO do secretário da Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. Lisboa 11 de Setembro de 1809. AHU, Pará (Avulsos) Cx. 142, D. 10787.

Fontes impressas

VERGOLINO-HENRY, Anaíza& FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. “A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica”. Belém: Arquivo Público do estado do Pará, 1990.

Fontes em meio Digital

Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos

www.slavevoyages.org

REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luis Felipe. “Com quantos escravos se constrói um país? O Brasil não era viável sem Angola”. In: *Raízes Africanas*. Figueiredo, Luciano (org). Rio de Janeiro: Sabin, 2009.

_____. “O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul”. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Maria Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”. *Revista Arrabaldes*, ano I, nº 2 (set-dez, 1988), pp. 101-17.

ALDEN, Dauril. “O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica”. Belém: NAEA/ UFPA, 1974.

ANGELO-MENESES, Maria de Nazaré. “Aspectos conceituais do sistema agrário do vale do Tocantins colonial”. *Cadernos de Ciência & Tecnologia*, Brasília, v.17, n.1, p.91-122, jan./abr. 2000.

ANTUNES, Manuel et al. “Como Interpretar Pombal? No bicentenário de sua morte”. 2 vols. Lisboa. Edições: Bróteia/Porto, livraria A. L., 1982.

ASSIS, Marcelo Ferreira de. “Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830”. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, UFRJ, 2002.

AZEVEDO, João Lúcio. “Estudos de História Paraense”, 1994.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. “Compêndio das Eras da Província do Pará”. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo).

BARATA, Manoel, “Formação Histórica do Pará”, Belém: UFPA, 1973.

BARBOSA, Benedito Carlos. “Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750).” Belém: Dissertação de Mestrado (história) UFPA, 2009.

BARROSO, Reinaldo dos Santos. “Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800).” Dissertação de Mestrado. Salvador /UFBA , 2009.

BEZERRA NETO, José Maia. “Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX”. Belém; Paka-Tatu, 2001.

BLOCH, Marc. “Introdução”, “A história, os homens e o tempo”. Introdução a História. Lisboa: publicações Europa América, 1997.

CARDOSO, Alana Souto, “Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)”. Dissertação de mestrado em História Social da Amazônia, UFPA, 2008.

CARDOSO, Ciro Flamarion, “Economia e Sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Grão-Pará 1750 e 1817. Rio de Janeiro, Editora Graal, 1984.

CARDOSO, Fernando Henrique. “Capitalismo e escravidão no Brasil meridional”. São Paulo: Difusão Européia, 1962.

CARDOSO, José Luis. “O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)”. Lisboa: Editora estampa, 1989.

CARREIRA, Antonio. “A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”. Vol. 2: documentos (o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII), São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1988.

_____. “As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba”. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983.

CARTILHA DO CEDEMPA. “Raça Negra: A luta pela liberdade”. Belém, 1988.

CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)”. *Revista Brasileira de História*, vol.26, n° 52(2006).

_____. “O governo dos sertões. Açúcar, aguardente e índios na Amazônia Colonial”. Texto apresentado no Seminário de Estudos Coloniais/UFGA, outubro de 2007.

_____. “Suspiros por um escravo de Angola. Discursos sobre a mão-de-obra africana na Amazônia seiscentista”. Belém: *Humânitas*, vol.20, n° 1/2 (2004), pp. 141-63.

_____. “Povoamento, Ocupação e Agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)”. Belém, Editora Açaí, 2010.p .17.

COELHO, Mauro Cesar. “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)”. Tese, São Paulo, 2005

COSTA E SILVA, Alberto da Costa. “Um rio chamado Atlântico, A África no Brasil e o Brasil na África”, Rio de Janeiro, Nova Fronteira: UFRJ, 2003.

DIAS, Manuel Nunes. “Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)”. Belém, UFGA, vol. 1, 1970.

_____. “Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)”. Belém, UFGA, vol. 2, 1970.

DOMINGUES, Ângela. “Quando os Índios eram Vassallos: Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII”. Lisboa: CNCDP, 2000, pp.830-831

FALCON, Francisco José Calazans. “A época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)”. São Paulo, Editora Ática, 1993.

FARAGE, Nádia. “As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio branco e a colonização”. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. “Viagem filosófica ao Rio Negro”. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1983.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860”. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, UFRJ, 1996.

FIGUEIREDO, Napoleão. “Presença africana na Amazônia”. Revista Afro-Ásia, Edição: 12, (1976), p.149.

FLORENTINO, Manolo. “Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)”. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)” *Afro-Ásia*, 31 (2004).

FUNES, Eurípides. “Nasci nas matas, nunca tive senhor”. História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas. São Paulo: USP, 1995, Tese de Doutorado.

GAYOSO, Raimundo Jose de Souza. “Compendio Histórico Político do Maranhão”. Oficina Rougeron. Paris, 1970.

GUERRA, Gutemberg Armando Diniz & ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré. “Do conceito de fertilidade ao de sustentabilidade”. NCN - Novos Cadernos NAEA, Vol. 2, No 2 (1999).

GOMES, Flávio dos Santos. “A Hidra e os Pântanos: quilombos e mocambos no Brasil (sécs. XVII-XIX)”. Campinas- SP, 1997.

GOMES, Flávio; SILVA, Maria Celeste Gomes da. “A costa da Guiné é o remédio do Brasil”- Senegâmbia, Maranhão e rotas do tráfico atlântico na América Portuguesa: algumas aproximações. In: Suely Creusa Cordeiro de Almeida. (Org.). Histórias do mundo atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI. 2 ed. Recife: , 2009.

GROSS, Sue Anderson. “Labor in Amazonia in first half of the eighteenth century”. *The Americas*, vol. XXXII, n° 2 (October 1975), pp. 211-21.

HOLANDA, Sergio Buarque de. “História geral da civilização brasileira, o Brasil Monárquico”. Vol 2, Tomo 1. Rio de Janeiro; São Paulo: Bertrand Brasil, 1995-1997.

IANNI, Otávio. “Escravidão e Racismo”. São Paulo: Hucitec, 1978.

KELLY-NORMAND, Arlene Marie. “Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição”. Belém: *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (out.-dez. 1988).

LAHON, Didier. “Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX)”. *Revista Estudos Amazônicos* . vol. VI, nº 1 (2011), pp. 70-99.

MACLACHLAN, African slave trade and economic development in Amazônia 1700-1800.

MARIN, Rosa. Alianças matrimoniais na alta sociedade paraense no século XIX. In: *Estudos Econômicos*, n. 15, São Paulo: IPE-Edusp, 1985.

_____, “Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial”. *A escrita da história paraense*. Belém: NAEA/UFPA, 1998.

MARIN, Rosa Acevedo e GOMES, Flávio dos Santos. “Reconfigurações Coloniais: tráfico de indígenas, fugitivos e fronteiras no Grão-Pará e na Guiana Francesa ”. In: *Revista de História* 149 (2º - 2003).

MARIN, Rosa Acevedo; CASTRO, Edna. *Negros do Trombeta: Guardiões dos matos e rios*, Belém: NAEA / UFPA, 1998; *No caminho de pedras de Abacatal: experiência social de grupos negros no Pará*. Belém: NAEA/UFPA, 2ª. ed., 2004.

MATTOSO, Kátia. “Ser escravo no Brasil”. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MAXWELL, Kenneth. “Marques de Pombal. Paradoxo do Iluminismo”. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.

MEIRELES, Marinélma Costa. “Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista”. Dissertação de Mestrado: UNB, 2006.

_____. “O Maranhão no Espaço Atlântico: Construção de Identidades no Século XVIII”. In: *Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, 2008. Lisboa: *Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, 2006. v. 01.

_____. “As conexões do Maranhão com a África”. *Outros Tempos*, v. 6, p. 8/130-144, 2009.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. “A Amazônia na Era Pombalina 1751-1759”. São Paulo, IHGB, Gráfica Carioca, 1963.

MOURA, Clóvis. “Dicionário da escravidão negra no Brasil”, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. “Razões para desertar: institucionalização do exército no Estado do Grão-Pará no último quartel do século XVIII”. Dissertação de mestrado: UFPA/NAEA, 2000.

PÁDUA, José Augusto. “Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888”. RJ. Editora: Jorge Zahar, 2002.

PARÉS, Luis Nicolau. A Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia. Campinas/SP. Editora Unicamp, 2 ed.rev.2007.

_____. “O Triângulo das Tobosi uma figura ritual no Benim, Maranhão, Bahia.” *Afro-Ásia*, 25-26 (2001), p. 177-213.

PEREIRA, Manuel Nunes. “A introdução do negro na Amazônia”. *Boletim Geográfico – IBGE*. vol.7, n ° 77 (1949). pp. 509-15.

REIS, Arthur Cesar Ferreira. A expansão portuguesa na Amazônia séculos XVII e XVIII. Belém: SPVEA, 1959 (Coleção Pedro Texeira).

_____. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”. Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, vol. V, III parte, 1961.

_____. “A Amazônia que os portugueses revelaram”. Belém: SECULT, 1994, p.51

PEREIRA, Manuel Nunes. “Negros escravos na Amazônia”. Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1952, vol. 3, pp. 153-85.

QUEIROZ, Jonas Marçal de & GOMES, Flávio dos Santos. “Em outras margens: escravidão africana fronteiras e etnicidade na Amazônia”. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, pp. 141-63.

RICCI, Magda. “O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: Movimentos Sociais, Levantes e Deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)”. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RUIZ PEINADO ALONSO, José Luis, “daquele péssimo mocambo”, In: T (r)ópicos de História : gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI). Belém, Editora Açáí.2010.

_____. “La “escravatura necessária para a cultura”. Esclavos africanos em la Amazonia tras la extinta Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão”. *Revista Estudos Amazônicos*, vol. IV, n 1, 2009, p.21.

SÁ, Magali Romero. “A peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização”. Anais do III Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf .

SALLES, Vicente. “O negro no Pará: sob o regime de escravidão”. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.

SALVADOR, José Gonçalves. “Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII”. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, Editora da Universidade de São Paulo, 1981.

SAMPAIO, Patrícia Melo. “Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa”. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (Orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, pp. 123-39.

SAMPAIO, Patrícia Melo & ERTHAL, Regina de Carvalho (Orgs.). *Rastros da Memória: histórias e trajetórias das populações indígenas na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2006.

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

_____. “Amazônia: fronteiras, identidades e história”. *Ciência & Cultura*, vol .61 n. 3, 2009.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. “Uma vida dedicada ao Real Serviço: João Pereira Caldas, dos sertões do Rio Negro à nomeação para o Conselho Ultramarino (1753-1790)”. *Varia hist.*, Belo Horizonte, v. 26, n. 44, Dec. 2010 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-87752010000200009&lng=en&nrm=iso>.access on 11 Nov. 2011. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752010000200009>.

SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (coordenação). “Pombal Revisitado. Comunicações ao Colóquio internacional organizado pela comissão das comemorações do 2º centenário da morte do Marques de Pombal”. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1984.

SARAIVA Antonio José. “O Padre António Vieira e a questão da escravatura dos negros no século XVII”. In: *História e utopia. Estudos sobre Vieira*. Lisboa: Ministério da Educação/Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992.

SCHWARTZ, Stuart. “Escravos roceiros e rebeldes”. Trad. Jussara Simões. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2001.

SHIKIDA, Claudio. “Apontamento sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão”. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007.

SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes an organization”. *Slaveryan Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008, pp. 477-501.

SILVA, Maria Celeste Gomes da. “Dimensões atlânticas: notas sobre o tráfico negreiro e as rotas comerciais entre Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800”. Anais do XIX Encontro Regional de História e Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP-USP.2008CD_ROM.p.6-7.

_____. “Outras rotas de um comércio atlântico”. Leituras de História, São Paulo, p.24-25, 02 ago. 2008;

_____. “Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII”. In: 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009, Curitiba. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009.

_____. “Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800”. 2010. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2010.

SILVA, Marley Antonia Silva da. “o que se precisa para o adiantamento das lavouras”. Tráfico negreiro no Grão-Pará com o fim da Companhia Geral de Comércio (século XVIII). Belém: Monografia de graduação em História apresentada a Universidade Federal do Pará, 2008.

SIMONSEN, Roberto. “História econômica do Brasil (1500-1820)”. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Vol. 2, 1944.

SOARES, Eliane Cristina Lopes. “Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX)”. Tese de doutorado, PUC- SP, 2010.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. “Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina”. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009.

SOUZA, Monica Lima, “Venho de Angola: do vocabulário aos costumes, a identidade brasileira tem origem no outro lado do Atlântico”. In: Raízes Africanas, Rio de Janeiro, Sabin, 2009

VIANNA, Arthur. “As epidemias no Pará”. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975

VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. “A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica”. Belém: Arquivo Público do estado do Pará, 1990.

VERGOLINO-HENRY, Anaíza. “Algumas notas sobre o estudo do negro na Amazônia”. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1968. (publicações avulsas, nº 8);

_____. “O negro no Pará: a notícia histórica. Antologia da Cultura Amazônica”. Belém: Amazônia Ed. Culturais, 1971. (Antropologia e Folclore, v. 6).

VERGER, Pierre. “Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX.” São Paulo: Corrupio, 1987.

VIVEIROS, Jerônimo de. “História do Comércio do Maranhão: 1612-1895”. Lithograf. reedição, Maranhão.1992.

VIOTTI DA COSTA, Emília. “Da senzala à colônia”. São Paulo: Difusão Européia, 1966.