

Universidade Federal do Pará
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia

BENEDITO CARLOS COSTA BARBOSA

EM OUTRAS MARGENS DO ATLÂNTICO:
TRÁFICO NEGREIRO PARA O ESTADO DO MARANHÃO E
GRÃO-PARÁ (1707-1750)

Belém/PA
2009

BENEDITO CARLOS COSTA BARBOSA

EM OUTRAS MARGENS DO ATLÂNTICO:
TRÁFICO NEGREIRO PARA O ESTADO DO MARANHÃO E
GRÃO-PARÁ (1707-1750)

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 exigência parcial de avaliação para a obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia, sob a orientação do professor Dr. Rafael Chambouleyron.

Belém/PA
2009

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA, Belém-PA)

Barbosa, Benedito Carlos Costa

Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750) / Benedito Carlos Costa Barbosa; orientador, Rafael Chambouleyron. - 2009

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Belém, 2009.

1. Escravos - Tráfico - Amazônia - Séc. XVIII. 2. Trabalho escravo - Amazônia - Séc. XVIII. 3. Amazônia - História - Séc. XVIII. I. Título.

CDD - 22. ed. 326.09811

BENEDITO CARLOS COSTA BARBOSA

EM OUTRAS MARGENS DO ATLÂNTICO:
TRÁFICO NEGREIRO PARA O ESTADO DO MARANHÃO E
GRÃO-PARÁ (1707-1750)

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 exigência parcial de avaliação para a obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia, sob a orientação do professor Dr. Rafael Chambouleyron.

Dissertação defendida em 11 de dezembro de 2009

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rafael Chambouleyron
(Orientador – Universidade Federal do Pará)

Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto
(Membro – Universidade Federal do Pará)

Prof. Dr. Didier André Roger Lahon
(Membro – Universidade Federal do Pará)

Profa. Dra. Magda Ricci
(Suplente – Universidade Federal do Pará)

Dedico este trabalho à memória dos povos africanos trazidos ao Estado do Maranhão e Grão-Pará na condição de escravos, que através da sua força física e de sua representação contribuíram de maneira significativa para o desenvolvimento social, econômico, cultural e religioso da chamada região amazônica.

AGRADECIMENTOS

Expressar os meus agradecimentos neste trabalho significa retribuir com gratidão o apoio que recebi de várias pessoas durante o curso. Primeiramente, agradeço ao professor Rafael Chambouleyron, pelo interesse ao tema desde o curso de Especialização, que se refletiu nas boas orientações e sugestões para a “reconstrução” de um período específico da colonização da Amazônia. Sou grato ainda não só por ter orientado o trabalho, mas pela amizade, pela confiança e, sobretudo, pelo incentivo, fatores que considero fundamental à finalização da dissertação.

Aos professores do curso, agradeço pelos renovados aprendizados do ofício de historiador. Agradeço também o professor José Maia Bezerra Neto pelos comentários sobre o meu projeto de dissertação na disciplina Linha de Pesquisa II. Maia, juntamente com a professora Magda Ricci e o professor Didier Lahon, participaram da minha qualificação, apresentando valiosas contribuições à dissertação ao sugerir referências bibliográficas, que possibilitaram um entendimento maior da pesquisa.

Aos colegas do mestrado, agradeço pela amizade que compartilhamos ao longo do ano de 2007, enquanto cursávamos as disciplinas; em especial, faço menção aos alunos da linha *Trabalho, Cultura e Etnicidade*: Sinei Monteiro, Sidiana Macedo, Elaine Gomes, Jairo de Jesus, Aldair Carneiro, José Jr., Maira Maia, Maurício, Nélio e Élon Monteiro. Entre esses, destaco o companheirismo de Sinei Monteiro, com quem frequentemente dialogava sobre os textos e a pesquisa, e Roberto Zahluth Jr., outro estudioso do período colonial, que me ajudou a fotografar os documentos no Arquivo do Maranhão. Também agradeço a Cristiane Gonçalves e a Gisele Chumbre, pela companhia e amizade nos trabalhos das disciplinas.

A Maria de Lurdes Tavera, Ivone de Almeida e a professora Maria Helena Pereira Espínola do Arquivo Público do Estado do Maranhão, agradeço por conceder os documentos da Câmara da cidade de São Luis. Agradecimentos também ao João Paulo, pela construção do mapa que mostra os lugares de procedência dos africanos entrados nos portos da Amazônia. Ao Gerson, amigo que me ajudou bastante ao discutir os textos das disciplinas, e também por sua ajuda prestada no Arquivo do Maranhão. Agradeço à *Associação de Consciência Negra Quilombo*, entidade que luta, na cidade de Castanhal, em favor da população negra, e da qual sou militante. Agradeço sua compreensão por eu não estar presente a todos os eventos e reuniões que promoveu.

Agradeço à mãe, pois sua presença foi fundamental, não apenas no período do Mestrado, mas em todas as fases do meu aprendizado. Agradeço igualmente ao meu pai que, embora falecido, sempre estará presente em minha vida. Agradeço também à tia Maridalva pela constante força nas horas que mais precisava. E agradeço, sobretudo, a Deus pela saúde, paciência e esforço a mim concedidos, que me possibilitaram conciliar trabalho e estudo.

“Amanhã, quando se definirem as classes no cenário da Amazônia, evocando a introdução *morosa e mesquinha* do elemento africano, nas capitâneas que se transformaram nos Estados do Maranhão, Pará e Amazonas, talvez se reconheça [...] que, ao evolver da nossa formação, essa raridade de escravos lhe foi a maior vantagem econômica e social, também”.

Manuel Nunes Pereira, 1952

SUMÁRIO

Resumo	8
Abstract.....	9
Lista de Abreviaturas.....	10
Lista de Mapa	11
Lista de quadros.....	12
Lista de Tabelas	13
Introdução.....	14
Capítulo I. Tráfico negreiro e historiografia.....	20
1.1. Contexto	20
1.2. Discursos	29
1.2.1. A organização do tráfico.....	29
1.2.2. As rotas negreiras	32
1.2.3. Números fragmentados do tráfico	34
1.2.4. Mortalidade escrava.....	40
1.3.Regionalização.....	43
Capítulo II. O discurso sobre a mão-de-obra africana.....	50
2.1. A lavoura e a carência de escravos	50
2.2. O africano em tempos de varíola	59
2.3. A mortandade dos negros da terra	60
2.4. O tráfico e a varíola	68
Capítulo III. Da costa africana ao litoral amazônico	75
3.1. O Maranhão na rota atlântica.....	75
3.1.1. O comércio entre Portugal e o Estado do Maranhão	75
3.1.2. Lisboa, África e Amazônia: um comércio de base triangular.....	78
3.2. O despecho da Coroa e dos homens de negócios	92
3.3. Escravos desembarcados nos portos da Amazônia.....	96
3.4. Estimativas fragmentadas do volume do tráfico negreiro	106
3.5. Traficados da África: portos e regiões de procedência dos escravos	109
Capítulo IV. Os “pretos de Guiné” na Amazônia	112
4.1. O trabalho escravo	113
4.1.1. Escravos fora do eito	113
4.1.2. O “barbeiro e sangrador” do governador.....	116
4.1.3. Oficiais mecânicos.....	118

4.2. O africano além do trabalho escravo	121
4.2.1. Trilhando os caminhos da liberdade	121
4.2.2. Construindo espaços de autonomias	124
4.2.3. “O mesmo risco que se experimentou nos Palmares”	127
Conclusão	131
Fontes manuscritas	133
Arquivo Histórico Ultramarino	133
Arquivo Público do Estado do Pará.....	140
Arquivo Público do Estado do Maranhão.....	141
Fontes impressas.....	141
Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro	141
Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará	141
Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos	142
Referências bibliográficas	143

RESUMO

A presente dissertação analisa o tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará durante o reinado de D. João V. Baseando-se em documentos arquivistas, compreende-se 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, principalmente no período em que a região foi abalada pelas epidemias de varíola que mataram muitos indígenas. Nesse momento, 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. Esta dissertação analisa também a participação desses escravos como trabalhadores dos engenhos de açúcar e aguardente, trabalhadores domésticos, construtores civis e como barbeiros-sangradores. Propõe-se que esses indivíduos, ao lado de outras categorias sociais, como mulatos, cafuzos e principalmente indígenas, em muitos momentos construíram espaços de autonomias.

Palavras-chave: Estado do Maranhão e Grão-Pará; tráfico negreiro; trabalho escravo; varíola

ABSTRACT

This thesis analyzes the slave trade to the State of Maranhão and Grão-Pará throughout the first half of the eighteenth century. Slave trade to this region was triangular-based and was organized with strong support from the Portuguese Crown, which financed and provided the necessary structure, especially when epidemics of smallpox burst in the region and killed many Indians. At that time, the residents and authorities discussed the importance of the African slaves for the economic growth of the Amazon region, as it helped to overcome the severe lack of labor force in that region. This thesis also analyzes some economic activities developed in the region, such as the sugar mills and brandy stills, the factory of wood, housework and buildings, where it is possible to see the Africans sharing spaces with other social subjects: Mulattoes, Cafusoes, and mainly Indians.

Keywords: State of Maranhão and Grão-Pará; slave trade; slave labor; smallpox

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

APEP – Arquivo Público do Estado do Pará

APEM – Arquivo Público do Estado do Maranhão

ABAPP – Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Estado do Pará

ABNRJ – Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BDCTE – Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Itinerário do tráfico de escravos da Costa Africana para a Amazônia Colonial (1707-1750)	111
--	-----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	
Embarcações entradas no Estado do Maranhão e Grão-Pará	81
Quadro 2	
Entradas incertas de embarcações no Estado do Maranhão e Grão-Pará	83
Quadro 3	
Embarcações que não chegaram ao Estado do Maranhão e Grão-Pará.....	85
Quadro 4	
Mapas dos diferentes gêneros, que dos livros da Alfândega da cidade do Pará conta se exportaram do seu porto dede o ano de 1730 até 1750	86
Quadro 5	
Navios que chegaram ao Estado do Maranhão e Grão-Pará com escravos.....	105
Quadro 6	
Lista do pessoal do Colégio do Pará no ano de 1718	118

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	
Produção do açúcar no ano de 1751	56
Tabela 2	
Assentos de escravos celebrados pela Coroa portuguesa	95
Tabela 3	
Certidão do número de escravos saídos de Cacheu para o Maranhão.....	95
Tabela 4	
Estimativas de escravos: Kátia Mattoso	108
Tabela 5	
Estimativas de escravos: Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos	108
Tabela 6	
Estimativas de escravos: Daniel Domingues.....	108
Tabela 7	
Estimativas de escravos: Benedito Barbosa	109

Introdução

Nos dias de hoje, não é difícil encontrar regiões da Amazônia em que a presença negra ainda é forte. Essa presença é percebida não apenas nas áreas remanescentes de quilombos, espalhadas pelo Estado do Pará e do Maranhão, mas também nos inúmeros terreiros de umbanda e demais cultos de matriz africana, localizados nos centros e arredores das cidades de Belém e de São Luis. Notamos a presença negra também nas danças folclóricas, na culinária e nas músicas, e em outros aspectos da sociedade amazônica, como a Marujada, festa tradicional que envolve dança e religiosidade, e que nos remete aos traços culturais deixados pelos africanos.

Partindo do presente para o passado, torna-se interessante destacar que o africano na Amazônia do período colonial teve importância na cultura e na religiosidade, mas se encontra, sobretudo documentado na economia, uma vez que o tráfico negreiro foi montado a partir de critérios econômicos, importando escravos graças à carência de mão-de-obra para os diferentes serviços que a colonização necessitava. No alvorecer do século XVIII, não era raro encontrar africanos ou mulatos dividindo espaço com indígenas em engenhos e engenhocas, fábricas de madeiras e demais atividades que exigiam a força de trabalho escrava, interação que se incrementou ao longo dos anos, quando o tráfico negreiro continuou contribuindo para reproduzir a mão-de-obra ao desenvolvimento da região.

Estudar o tráfico negreiro para a Amazônia, região então conhecida pelo nome de Estado do Maranhão e Grão-Pará, constitui a proposta desta dissertação. Relatando as experiências dos africanos, busco investigar o tráfico no reinado de D. João V (1707-1750), recorte temporal ainda pouco estudado pelos historiadores. Por essa razão, a pesquisa quer contribuir para um melhor entendimento da região e do período, ao mostrar que o tráfico negreiro possibilitou a inserção do africano em algumas atividades na sociedade amazônica. O presente trabalho procura também desmistificar uma antiga ideia, ainda cristalizada na historiografia, de que a história da Amazônia somente se tornou importante a partir da segunda metade do século XVIII, com as políticas pombalinas que visavam desenvolver a região do ponto de vista sócio-econômico e cultural. Por outro lado, pretende-se avançar na análise dos estudos relacionados à escravidão, alargando o conhecimento das redes de comércio negreiro, e oferecer um

suporte para um melhor conhecimento a respeito das contribuições culturais deixadas pelos africanos na nossa região, a exemplo dos cultos de matriz africana espalhados em vários cantos do nosso Estado.

A ideia de abordar o tráfico negreiro surgiu no ano de 2006, momento em que eu estudava a disciplina *Conquista, Colonialismo e Catequese* no curso de Especialização em História Social da Amazônia, na Universidade Federal do Pará. O problemático tratamento dispensado pela historiografia para a primeira metade dos setecentos chamou minha atenção à possibilidade de rever alguns pontos até então obscuros. Uma dessas questões surgiu quando da leitura dos verbetes do *Arquivo Histórico Ultramarino* que, atualmente, encontram-se digitalizados pelo Projeto Resgate “Barão do Rio Branco”. Após a leitura dessa documentação, percebi que existia um número considerável de fontes referentes à comercialização de escravos africanos. Esse foi o primeiro passo que me levou a estudar a temática. Os passos cresceram na medida em que tive acesso a outros documentos do *Arquivo Público do Estado do Pará* e dos *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Estimulado pelas fontes, abandonei o antigo projeto de pesquisa que, anteriormente, havia apresentado à banca de Especialização, no qual pretendia estudar os trabalhadores da fortificação de São José de Macapá. Então, debrucei-me no discurso dos moradores e autoridades sobre o escravo africano no Estado do Maranhão e Grão-Pará, também no reinado de D. João V.¹ Assim, ao analisar esses documentos para a monografia da Especialização, dei os primeiros passos na temática do tráfico negreiro, o que me rendeu tempo depois no projeto de Mestrado.

Enquanto objeto de pesquisa, o tráfico negreiro, ainda que possa ser compreendido por meio de uma abordagem da História Sócio-Econômica – tendo em vista a importância da análise para entender as relações sociais estabelecidas entre os sujeitos a partir da economia –, merece ser percebido pela perspectiva da História Social, pois ele também é um produto da ação dos seres humanos. Compreender a temática pelo ponto de vista da História Social não é uma tarefa que faço com o simples objetivo de me contrapor ao econômico, ou porque considero o social mais importante. Mas sim porque este aspecto diz respeito diretamente às ações, às práticas e às representações feitas por

¹ BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Braços negros na Amazônia: trabalho e economia no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Belém: Monografia de Especialização em História Social da Amazônia, UFPA, 2008.

homens e mulheres, que por sua vez são os chamados agentes históricos, responsáveis pela construção da própria história. Portanto, se a história parte das ações de homens e mulheres e tudo o que diz respeito a suas ações, então, considero que, para compreender melhor a história do tráfico negreiro, devo começar pelo aspecto social.²

Após delimitar a linha teórica da pesquisa, debruçei-me sobre a documentação. Segundo Thompson, a história é feita a partir de perguntas que se elaboraram no presente para compreender ou tentar compreender o passado, pois “somente nós, que estamos vivendo agora, podemos dar um significado ao passado”.³ Baseado na concepção deste autor, entendo que as fontes selecionadas seguem valores que são significativos à compreensão do tráfico negreiro entre a Amazônia e a África ou que devo considerar como relevantes à investigação.

É nesse viés que procuro analisar os documentos que constituem as minhas fontes de pesquisa. Elas fazem parte do acervo manuscrito do *Arquivo Histórico Ultramarino*, *Arquivo Público do Pará* e *Arquivo Público do Estado do Maranhão*. Também faço uso de documentos impressos publicados nos *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro* e nos *Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará*. Essas fontes são compostas por documentos de natureza diversa: requerimentos, cartas, ofícios, consultas do Conselho Ultramarino, provisões, alvarás, e outros trocados entre as autoridades coloniais pertencentes às capitanias do Pará e Maranhão e a Coroa portuguesa. Os documentos relatam diferentes aspectos do tráfico negreiro: o carregamento de navios com escravos; os lugares de procedência dos escravos traficados (Guiné, Costa da Mina e Cacheu); os preços por que eram vendidos; os lugares para onde eram requisitados (engenhos e fábricas de madeiras); a chegada de navios com escravos aos portos do Maranhão e do Pará; a entrega de escravos aos moradores; a propagação das bexigas (varíola) na cidade de Belém e a falta de escravos para trabalhar nas diversas atividades nas capitanias, como a agricultura; o envio de escravos ao Estado do Maranhão em

² Sobre os conceitos de História Sócio-Econômica e História Social ver: CABRERA, Miguel Angel. “Los antecedentes: de la historia social a la nueva historia cultural e um nuevo orden del dia para la investigación histórica” In: *Historia, Lenguaje y Teoria de la sociedad*. Madrid, Cátedra, 2001, pp. 9-46 e 181.

³ THOMPSON. Edward P. “Intervalo, a lógica histórica”. In: *A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 53.

razão das epidemias de bexigas; o contágio que afligiu os moradores do Pará proveniente de alguns navios negreiros aportados; os tipos de embarcações que transportavam escravos: os navios, os bergantins e outras; os seus nomes e capitães; navios aportados na capitania para descarregar as mercadorias transportadas.

Apesar de essas fontes disporem de um número significativo de informações, ainda são insuficientes para termos uma visão ampliada do tráfico negreiro na Amazônia durante o período joanino. É importante considerar que muitos documentos são limitados quanto ao conhecimento de alguns pontos específicos do tráfico, por exemplo, as etnias dos escravos. Eles registram apenas as procedências, que equivalem aos lugares ou aos portos onde embarcam os escravos: Costa da Mina, Ilha de Cacheu. Essas são regiões habitadas por uma série de povos capturados e submetidos ao comércio transatlântico pelos europeus, povos que são registrados de maneira genérica na documentação, dificultando, dessa maneira, conhecer os grupos étnicos dos escravos envolvidos no tráfico.

Os documentos mais ricos em informações a respeito do comércio de almas correspondem aos avulsos e códices do *Arquivo Histórico Ultramarino* acerca das capitanias do Estado do Maranhão e Pará, com exceção dos documentos pertencentes à capitania do Piauí nos quais não encontrei informações sobre a presença africana. Nos documentos do *Arquivo Público do Estado do Pará*, também as fontes são escassas para o tráfico negreiro, além de muitas encontrarem-se arroladas na documentação do AHU. Outra série documental que apresenta um número importante de informação são os *Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará* e os *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro* e também a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos* (*The Trans-Atlantic Slave Trade Database*) que contém o registro de viagem, o ano, o lugar de embarque, o número de escravos embarcados e desembarcados durante alguns anos do período estudado.

Ao abordar o tráfico negreiro, não me preocuparei apenas em analisar as formas de organização, mas também, as experiências de homens e mulheres enquanto escravos ao longo do sistema escravista. Procuo, assim, em termos metodológicos escrever na perspectiva de uma “história vista de baixo” ou, segundo Thompson, uma história dos “vencidos”, pois busco compreender a história desses personagens históricos como agentes protagonistas do seu meio social. E não simplesmente coadjuvantes ou

figurantes, resultado de um sistema econômico, conforme se poderia fazer numa história mais tradicional.⁴

Dividi a dissertação em quatro capítulos. O primeiro capítulo intitulado “Tráfico negreiro e historiografia” pretende analisar como o tráfico negreiro foi pensado por diferentes autores ao longo dos tempos. De acordo com a historiografia, o tráfico constituiu um dos assuntos mais discutidos nos últimos tempos, mas na maioria das vezes, se tomam como modelo as regiões Sudeste e Nordeste. E o tráfico na região Norte, em especial na Amazônia? Essa é uma pergunta que tento responder no decorrer do trabalho. Busco analisar as obras, selecionando pontos que considero relevante à investigação. Dada a importância dessas obras, elas servirão de base para todo o trabalho, pois, são referências ao estudo proposto por analisarem a temática sob diferentes ângulos e concorrem para se contrapor a certas ideias criadas em torno dos estudos do tráfico. Além disso, essas obras analisam questões que exercem notável influência sobre a compreensão das experiências do tráfico negreiro no Estado do Maranhão, tais como as epidemias de bexigas, trazidas pelos navios negreiros.

O segundo capítulo, “O discurso sobre a mão-de-obra africana na Amazônia”, pretende analisar os motivos que possibilitaram o desenvolvimento do tráfico negreiro na região amazônica, entre os quais a carência de mão-de-obra e os pedidos de escravos junto à Coroa portuguesa. Nesse sentido, abordarei a morte de índios pelas epidemias de varíola trazidas pelos navios negreiros, que constituiu um discurso fundamental para a organização do comércio africano como forma de remediar a falta de mão-de-obra nas diversas atividades dos moradores.

O terceiro capítulo, intitulado “Da costa africana ao litoral amazônico”, discute alguns pontos sobre o tráfico negreiro. Primeiramente, analiso o comércio no Atlântico para entender o tráfico negreiro enquanto parte integrante do comércio no ultramar. Os documentos mostraram que o tráfico de africanos para a região consolidou-se por meio de assentos; da Fazenda Real, e de particulares. Analiso também a procedência dos escravos comercializados. Conforme a documentação, esses escravos provinham em sua maioria do Norte da África Ocidental; isso se torna importante para problematizar os

⁴ THOMPSON, E. P. “A história vista de baixo”. In: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. (Org.) Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, pp. 185-201.

grupos étnicos. Para facilitar o reconhecimento dessas áreas exportadoras de escravos, apresento um mapa mostrando as principais rotas entre a Amazônia e a África.

Ainda que seja de maneira fragmentada, analisarei o número aproximado de escravos entrados na região. Para isso, reuni em uma tabela todas as informações sobre os navios aportados nas capitânicas do Pará e Maranhão, que na maioria das vezes revelam informações precisas acerca da quantidade de cativos desembarcados. Além disso, dão conta de outras notícias relevantes, a saber: os contratantes dos escravos, o tipo de embarcação, o nome e o seu capitão, e em certas ocasiões, o porto de embarque.

O quarto capítulo, intitulado “Os ‘pretos de Guiné’ na Amazônia”, busca apresentar as experiências dos escravos africanos nas atividades econômicas, possibilitando-me discutir o problema da mão-de-obra na Amazônia colonial, questão em que assumem excepcional importância outros sujeitos sociais, principalmente os indígenas, que ao lado dos africanos constituíram mão-de-obra fundamental para o crescimento de várias atividades. Entre essas atividades destacam-se, por exemplo, a agricultura dos diversos produtos, como a cana-de-açúcar e a aguardente, as fábricas de madeiras; atividades que eram constantemente referidas nas correspondências dos moradores à Coroa (e desta aos moradores), ao mencionarem pedidos ou apontarem a carência da mão-de-obra necessária ao seu crescimento; por outro lado, destacam-se a construção de obras e os trabalhos domésticos.

Busco mostrar que apesar de a economia no período, de acordo com a historiografia, ser pautada na extração das drogas do sertão e no amplo uso da mão-de-obra indígena, outras atividades desenvolveram-se à custa da força de trabalho africana, que concorreu para fomentar a região amazônica do ponto de vista econômico. Mostro ainda a atuação dos africanos além do trabalho escravo, ou seja, reagindo ao sistema escravista, por meio das fugas, da formação de mocambos e de desavenças que podem ser entendidas como um desdobramento direto do comércio negreiro na região amazônica.

Capítulo I

Tráfico negreiro e historiografia

Ao longo dos anos, um número considerável de escritos tem contribuído significativamente para trazer à luz um novo entendimento à temática do tráfico negreiro. Dentro desse quadro, busco neste capítulo analisar a historiografia que estuda o tráfico negreiro no Brasil e, em destaque, na Amazônia, para, a partir dela, refletir sobre a constituição de uma rota negreira em direção ao Estado do Maranhão no período colonial. Trata-se de uma leitura que compreende o caráter histórico sócio-econômico e cultural do comércio de escravos, levando em consideração a complexa teia de ideias em que os autores se amparam para interpretá-lo. Dividi o capítulo em três partes. Na primeira, busco contextualizar o tráfico, mostro como o assunto foi tratado tanto na literatura nacional quanto na Amazônia. Na segunda parte, destaco o trabalho dos historiadores acerca de alguns temas discutidos, entre eles, a organização, o número do tráfico e outros que possibilitaram o alargamento da discussão. E na terceira, trato de alguns pontos específicos do tráfico para a região amazônica.

1.1. Contexto

O tráfico negreiro é um dos temas mais discutidos pela historiografia brasileira, e provavelmente acompanha os estudos da escravidão em nosso país. De acordo com Stuart Schwartz, a discussão em torno da escravidão ocorreu, sobretudo, a partir dos anos de 1960, momento em que sociólogos e historiadores debateram a perspectiva de Gilberto Freire sobre a democracia racial, na obra *Casa Grande Senzala* (1933), forjada numa relação de brandura entre senhor e escravos.⁵

Na década de 1970, Segundo a *Revista dos Trabalhadores*, a discussão ocorrida na década anterior abriu espaço para os historiadores discutirem o conceito de “modo de produção”, o que permitiu repensar a escravidão, uma vez que, a sociedade brasileira

⁵ SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Tradução Jussara Simões: Bauru, São Paulo: EDUSC, 2001, p. 23.

baseara-se na mão-de-obra escrava. Nesse contexto, os autores procuravam analisar a resistência e as rebeliões de escravos no Brasil; e também, o racismo e as relações raciais. Com o centenário da abolição, diferentes temas sofreram desdobramentos e a historiografia passou a reconhecer a presença negra no Brasil decorrente da escravidão.⁶ Embora nesse período tenham surgido obras que procurassem delimitar a temática, no geral o tráfico foi associado a um simples tópico da escravidão.

Essas questões atualmente estão sendo revisadas. Nos últimos anos do século XX, a historiografia suscitou um outro tratamento para o tráfico de escravos, marcado por novos métodos, teorias e fontes que possibilitaram o alargamento do conhecimento histórico e valorizaram cada vez mais os diferentes campos da história: econômica, social e sócio-cultural. Essa mudança se deve em parte, de acordo com Stuart Schwartz, aos avanços na pesquisa histórica, graças ao aperfeiçoamento dos Programas de Pós-Graduação que têm procurado fomentar descobertas no campo da escravidão, trazendo novas interpretações acerca dos diversos aspectos do cotidiano do tráfico negreiro.⁷

Baseado nos argumentos de Schwartz, destaco alguns trabalhos defendidos nas universidades que hoje são referências para o estudo do tráfico no Brasil e que de certa forma desprenderam-se da análise da escravidão e sobressaíram nos estudos históricos, procurando caracterizar o tráfico do ponto de vista social.⁸ Para Schwartz, os cursos de Pós-Graduação competiram de maneira importante para aumentar os horizontes da pesquisa, não apenas nos números de dissertações e teses produzidas ao ano, mas no lançamento de revistas especializadas nos estudos históricos.⁹

O papel desempenhado pelas revistas se tornou fundamental à ampliação do conhecimento da escravidão em diferentes regiões do Brasil, materializando-se em

⁶ *Trabalhadores – 1. Escravos*. Campinas: FAC, 1989, p. 41.

⁷ SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes.*, p. 27.

⁸ 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; 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.

⁹ SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes*, p. 22.

publicações periódicas de artigos, resenhas e entrevistas que dão conta de parte da história do negro no nosso país. Os periódicos contribuíram para a sistematização da pesquisa referente ao tráfico negreiro nos meios acadêmicos, já que se dedicam exclusivamente aos estudos relativos às populações africanas e seus descendentes no Brasil e demais lugares. Aqui destaco algumas dessas revistas que têm contribuído para fomentar a temática: *Estudos Afro-Asiáticos* (Centro de Estudos Afro-Asiáticos/Universidade Cândido Mendes) e a *Revista Afro-Ásia* (Centro de Estudos Afro-Orientais/Universidade Federal da Bahia). Esses periódicos possibilitaram grande número de informações a respeito de diversos temas: tráfico negreiro, abolição da escravidão, alforrias, conflitos raciais, famílias escravas e diversos outros tópicos escritos por autores nacionais e estrangeiros. Esses escritos nos permitem refletir sobre a escravidão, inserindo-se a discussão do tráfico negreiro.¹⁰

Outras, embora não sejam voltadas inteiramente à história da escravidão e da africanidade, contribuem para veicular trabalhos em nível de pós-graduação e têm sido de grande importância para fomentar a produção historiográfica de várias áreas do conhecimento: A *Revista Tempo* (Departamento de História da Universidade Federal Fluminense) além de publicar estudos sobre a escravidão, divulgou alguns artigos sobre

¹⁰ Entre os vários artigos destacam alguns: MILLER, Joseph C. “O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos”. *Revista Afro-Ásia*, vols. 19-20 (1997), pp. 9-36. ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros”. *Revista Afro-Ásia* Edição: 21-22 (1998-99). pp. 83-110. ELTIS, David. BEHRENDT, Stephen D. RICHARDSON, David. “A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 24 (2000). pp. 9-50. LAW, Robin. “A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 27 (2002). GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 27 (2002). FLORENTINO, Manolo. RIBEIRO, Alexandre Vieira. SILVA, Daniel Domingues da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 31 (2004). GRADEN, Dale. “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil (1840-1858)”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 35 (2007). SANTANA, Ivo de. “Relações econômicas Brasil-África: a Câmara de Comércio Afro-Brasileira e a intermediação de negócios no mercado africano”. *Estudo. afro-Ásia*. v.25 n.3, 2003.

o tráfico negreiro.¹¹ A *Revista Topoi* (Universidade Federal do Rio de Janeiro) também dedicou atenção aos temas relacionados aos estudos raciais e da escravidão.¹²

Por ocasião das comemorações do centenário da abolição, as revistas divulgaram matérias relacionadas a diversos aspectos da vida do negro no Brasil como A *Revista Vária História* (Universidade Federal de Minas Gerais)¹³ e a *Revista Brasileira de História* (Associação Nacional de História). Essa última, em 2006, reservou uma edição especial ao tema da escravidão, onde sobressaíram dois artigos relacionados ao tráfico negreiro. E ao longo dos anos, outros artigos versaram sobre o assunto.¹⁴

Ainda em 2006, a *Revista do IHGB* (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro), também dedicou uma edição aos temas relacionados à escravidão.¹⁵ E no ano anterior o *Cadernos do CHDD* (Centro de História e Documentação e Diplomática), também

¹¹ VAINFAS, Ronaldo. SOUZA, Marina de Mello e. “Catolização e poder no tempo do tráfico: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento antoniano, séculos XV-XVIII”. *Revista Tempo* Nº 6 Vol. 3 - Dez. 1998. Dossiê: Escravidão e África Negra. FERREIRA, Roquinaldo. “Biografia, Mobilidade e Cultura Atlântica: A Micro-Escala do Tráfico de Escravos em Benguela, séculos XVII-XIX”. *Revista tempo*. Nº 20 Vol. 10 - Jan. 2006. Dossiê: África.

¹² CURTO, José C. e GERVAIS, Raymond R. “A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1871-1844”. *Topoi*, Rio de Janeiro, nº 4, mar. 2002, pp. 85-138. ELTIS, David e RICHARDSON, David. “Os mercados escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865”. *Topoi*, Rio de Janeiro, nº 6, mar. 2003, pp. 9-46.

¹³ DUTRA, Eliana Regina de Freitas. LIBBY, Douglas Cole e BAGGIO, Sheila Brandão. “Das Sombras do tráfico às Luzes do século – notas sobre uma discussão parlamentar”. Edição 6 - *Revista Varia História*, Revista do Departamento de História - Junho de 1988.

¹⁴ RODRIGUES, Jaime. “Os traficantes de africanos e o seu ‘infame comércio’ (1827-1860)”. *Revista Brasileira de História*, 15 (29): pp. 139-155, 1995. RODRIGUES, Jaime. “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)”. *Revista Brasileira de História*, vol.19 n.38 São Paulo 1999. MOTA, José Flávio. “Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos em Constituição (Piracicaba), 1861-1880”. *Revista Brasileira de História*. vol. 26 no. 52 São Paulo Dec. 2006. 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.

¹⁵ EL-KAREH, Almir Chaiban. “Abolição do tráfico negreiro: a construção da ideologia e a boa consciência do escravocrata”. *Revista do IHGB* ano 167, nº. 430, jan./mar. 2006.

publicou um estudo denominado “Atlântico e outras margens da escravidão e da liberdade”.¹⁶

Outras revistas ainda desenvolveram a temática na medida em que editaram artigos relacionados ao assunto. A *Revista História, Ciências, Saúde - Manguinhos* (Fundação Oswaldo Cruz), embora seja voltada para a medicina, colaborou com estudo ao apontar doenças que ao longo da história mataram muitos escravos (a exemplo da varíola). Assim como essas revistas, outros periódicos estrangeiros, ao abordarem temas relacionados à escravidão, dinamizaram os estudos acerca do tráfico negreiro com a publicação de autores estrangeiros e brasileiros.¹⁷

Ligados a diferentes departamentos de História das diversas universidades, professores e alunos de pós-graduação organizaram livros reunindo inúmeros artigos, voltados exclusivamente ao tráfico negreiro. Essas publicações serviram de referência para pesquisas posteriores. Alguns exemplos: Selma Pantoja e José Flávio Sombra Saraiva, *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico* (1999); Manolo Floretino, *Tráfico, cativo e liberdade* (2005); Mariza de Carvalho Soares, *Rotas atlânticas da diáspora africana* (2007) e Linda M. Heywood, *Diáspora negra no Brasil* (2008). Nessa análise, também é imprescindível os trabalhos do africanólogo Alberto da Costa e Silva que têm

¹⁶ FERREIRA, Roquinaldo. “Abolicionismo e fim do tráfico de escravos em Angola, séc. XIX”. *Cadernos do CHDD*, Ano 4, 2005.

¹⁷ Aqui cito algumas dessas revistas e artigos: COHN, Raymond L. “Deaths of slaves in the middle passage”. *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic History Association, 45 (3): pp. 685-692, sept. 1985. COHN, Raymond L. & JENSEN, Richard A. “Comment and controversy: mortality in the Atlantic slave trade; statistical evidence on causality”. *Journal of Interdisciplinary History*. Cambridge, Massachusetts Institute of technology, 13 (2): pp. 317-329, Autumn 1982. COHN, Raymond. & JENSEN, Richard A. “the determinants of slave mortality rates on the middle passage”. *Explorations in economic History*. New York, Academic Press, 19 (3): pp. 269-282, July 1982. ELTIS, David. “The export of slaves from Africa, 1821-1943”. *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic History Association, 37 (2): pp. 409-433, June 1977. ELTIS, David. “Free and coerced transatlantic migrations: some comparison”. *American Historical Review*, Washington, American Historical Association, 88 (2): pp. 251-280, Apr.1983. ELTIS, David. “Mortality and voyage length in the middle passage: new evidence from the nineteenth-century”. *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic Historic Association, 44 (2): pp. 301-308, June 1984. HANSON, Carl A. “The European ‘renovation’ and the Luso-Atlantic economy, 1560-1715. *Review*. Binghamton, Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations, 6 (4): pp. 475-530, Spring 1983.

sido referência ao entendimento da escravidão na África e no Brasil.¹⁸ Dentro desses estudos, merecem destaque os trabalhos de autores estrangeiros, que traçaram pesquisas sobre a problemática no Brasil, ou mesmo em outras regiões do mundo, mas que de certa forma nos ajudam a entender o comércio negreiro em nosso país.¹⁹

O caso dos estudos regionais sobre a Amazônia não se diferenciou do restante do Brasil. O tráfico negreiro foi analisado de maneira muito limitada desde as primeiras reflexões a respeito da escravidão, por meio de pequenas notas e ensaios que apontavam para a importância do africano, buscando apreender o caráter socioeconômico do sistema escravista. Manuel Nunes Pereira, antropólogo maranhense, escreveu “A introdução do negro na Amazônia” (1949) e “Negros escravos na Amazônia” (1952), notas que traçaram os primeiros escritos sobre a escravidão negra, identificando a existência do escravo africano no povoamento e na organização da economia, principalmente na criação do gado. O amazonense Arthur Cezar Ferreira Reis, outro pioneiro nos estudos do escravismo, é autor de “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia” (1961), que trata da vida do negro no desenvolvimento da colonização da sociedade amazônica.

Esses autores, embora valorizassem o negro do ponto de vista social, ignoraram-no do ponto de vista demográfico, alegando que fatores de ordem socioeconômica impediram os negros de ocuparem um espaço maior na sociedade. Para esses autores, o tráfico constituiu uma atividade muito reduzida e alcançou destaque somente com a

¹⁸ SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o Libambo. A África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002; Alberto da Costa e SILVA. *Um Rio Chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003; Alberto da Costa e SILVA. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. 3ª ed. Revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

¹⁹ CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. CARREIRA, António. *O Tráfico Portugueses de Escravos da Costa Oriental Africana nos começos do século XIX*; Estudos de Antropologia Cultural. Lisboa, Centro de Estudos de Antropologia Cultural. 1979, v.12. CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983, FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. Tese de Doutorado. LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África. Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

Companhia de Comércio Grão-Pará (1755-1777), vista na historiografia como o grande marco da escravatura na região amazônica, perspectiva reforçada pela quantidade de trabalhos publicados referentes à segunda metade do século XVIII.²⁰

Os estudos sobre a escravidão avançaram nos anos 1960 e 1970 com as pesquisas no campo da antropologia. Por meio de um longo levantamento e transcrição de inúmeros documentos compilados na Biblioteca e Arquivo Público do Pará, Vicente Salles, em *O negro no Pará, sob o regime de escravidão* (1971) – apresentado, inicialmente, como trabalho de Especialização em Antropologia à Faculdade Nacional, e posteriormente publicado – sugere, ainda de maneira limitada, rica informação a respeito do sistema escravista e do tráfico negreiro; já Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo, em *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica* (1990), analisam a participação do negro na economia não apenas por um viés da *plantation* açucareira. Mostram que o tráfico negreiro para a Amazônia não obedeceu ao modelo de tráfico de outras regiões do Brasil, como até então era recorrente na historiografia. No decorrer da pesquisa, Vergolino-Henry e Figueiredo publicaram, por meio de periódicos, alguns artigos que possibilitaram uma maior divulgação da história da escravidão na Amazônia, sobretudo sobre as religiões de matriz africana que sobrevivem na capital paraense.²¹

Assim como em outras partes do Brasil, em Belém as manifestações alusivas às comemorações pelo centenário da abolição da escravidão impulsionaram as entidades e intelectuais de diversas áreas do conhecimento a organizarem encontros, palestras e publicações que trouxeram para o cerne da discussão assuntos relacionados ao racismo e à escravidão. O CEDENPA (Centro de Defesa do Negro no Pará), em parceria com a Secretaria de Estado da Cultura do Pará, por exemplo, reeditou *O negro no Pará, sob o*

²⁰ CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983. DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)*. Belém, UFPA, 1970. MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *A Amazônia na Era Pombalina 1751-1759*. São Paulo, IHGB, Gráfica Carioca, 1963.

²¹ SILVA, Anaíza Vergolino e. “Alguns elementos novos para o estudo do Negro na Amazônia”. Belém, *Museu Paraense Emilio Goeldi*, 1968. (Publicações avulsas, 8). FIGUEIREDO, Napoleão. “Presença africana na Amazônia”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 12 (1976), pp. 145-160.

regime de escravidão (1988, 2ª edição), de Vicente Salles. Esta obra tornou-se importante por trazer, entre outros fatores, um mapeamento das comunidades quilombolas, atualmente, ocupadas pelos afro-descendentes no Estado do Pará. Naquela circunstância, o CEDENPA também publicou pequenos livros e cartilhas direcionadas à temática,²² e o Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará publicou nos *Cadernos do CFCH* uma coletânea de artigos relacionados ao tema. Entre os artigos, destaca-se “Africanos na Amazônia: cem anos antes da Abolição” (1988), de Arlene Marie Kelly-Normand, que tem servido de referência aos recentes trabalhos sobre a escravidão na Amazônia.

Nesse mesmo contexto, Rosa Acevedo Marin e Edna Castro, ligadas ao Núcleo de Altos Estudos da Amazônia da UFPA, baseadas em documentos coloniais e em relatos orais de afro-descendentes habitantes das diferentes áreas da Amazônia, direcionaram seus estudos para a resistência de um grupo étnico, na região do rio Trombetas, que resultou na obra *Negros do Trombetas: guardiães dos matos e rios* (1993) que nos tem auxiliado a entender a presença da escravidão nessa região, e conseqüentemente perceber, a partir dos relatos de moradores antigos, em que dimensão o tráfico negreiro contribuiu para a organização de uma sociedade rural na região.

Partindo da oralidade para os documentos coloniais, a história dos mocambos ganhou visibilidade nos trabalhos de historiadores que defenderam teses em universidades no decorrer da década de noventa. Dentre os quais, destacam-se as pesquisas de Eurípides Funes sobre os mocambos, com a tese “*Nasci nas matas, nunca tive senhor*” (1995). Flávio dos Santos Gomes também fez um trabalho acerca dos mocambos: *A Hidra e os Pântanos* (1997, publicada em 2005). Este historiador ainda influenciou os estudos da temática quando de sua passagem pelo então Departamento de História da UFPA, por meio de orientação e da publicação de vários artigos que possibilitaram maior veiculação da problemática.²³

²² *Raça Negra*. Cartilha do CEDENPA. Belém, 1988.

²³ Entre os vários trabalhos publicados cito: GOMES, Flávio dos Santos (org.) *Nas terras do Cabo Norte: Fronteiras colonização e escravidão na Guiana Brasileira XVIII/ XIX*. Belém: Editora Universitária UFPA, 1999. GOMES, Flávio dos Santos. “Nas fronteiras da liberdade: mocambos, fugidos e protestos escravos na Amazônia colonial”. *Anais do Arquivo Público do Estado do Pará*. Belém: SECULT/APEP, 1996. GOMES et al. *Relatos de fronteiras: fontes para a História da Amazônia-séculos XVIII e XIX*. Belém: Editora Universitária UFPA, 1999.

Atualmente essas pesquisas encontram-se a cargo de José Maia Bezerra Neto, autor de diversos artigos e da obra *Escravidão negra no Grão-Pará* (2001), onde apresenta uma visão geral do sistema escravista no Grão-Pará, e sistematiza dados importantes para o entendimento da escravidão.²⁴ De maneira semelhante, o historiador Rafael Chambouleyron tem competido para trazer à luz trabalhos relacionados à escravidão, concentrando sua atenção no período colonial. Em “Suspiros por um escravo de Angola” (2004) e “Escravos do Atlântico Equatorial” (2006), Chambouleyron tece comentários importantes a respeito do tráfico negreiro, para um período que a historiografia por muito tempo relegou a segundo plano.²⁵ Paralelamente aos estudos locais, ao longo dos anos, um número considerável de artigos, notas, e trabalhos acadêmicos de historiadores brasileiros e estrangeiros também abordaram a temática. É o caso pioneiro de Colin Maclachlan, em “African slave trade and economic development in Amazonia” (1974), e mais recentemente Daniel Domingues, em “The Atlantic Slave Trade to Maranhão” (2008).

Os estudos sobre o negro atualmente têm atraído pesquisadores de outras áreas, principalmente frente ao crescente debate em torno das políticas afirmativas voltadas à população negra em todo o Brasil. Os grupos de Consciência Negra têm promovido intensos debates, principalmente a respeito das cotas nas universidades e da implantação da lei 10.639, que obriga as escolas públicas e particulares a introduzir no currículo escolar o ensino de História e Cultura Afro-Brasileira. No Estado do Pará, os grupos de Consciência Negra pressionam o governo estadual para implantar medidas que atendam a essas reivindicações. Por outro lado, o governo tem oferecido palestras e encontros com essa finalidade, que resultaram em um estudo histórico-antropológico da população negra. Este contexto possibilitou a reedição do livro *O negro no Pará, sob o regime da escravidão* (2005, 3ª edição), sob a responsabilidade do Programa Raízes em parceria

²⁴ Alguns dos trabalhos publicados: BEZERRA NETO, José Maia. “A vida não é só trabalho: fugas escravas na época do abolicionismo na Província do Grão-Pará (1860-1888)”. *Cadernos do Centro de Filosofia Ciências Humanas*, Belém, v. 12, n. 1/2, p. 141-154, 1993. BEZERRA NETO, José Maia. “Nos bastidores da guerra: fugas escravas e fugitivos na época da Guerra do Paraguai (Grão-Pará: 1864-1870)”. *História & Perspectivas*, Uberlândia, n. 20/21, p. 85-104, 1999.

²⁵ CHAMBOULEYRON, Rafael. “O ‘O senhor absoluto dos sertões’. O ‘capitão preto’ José Lopes, a Amazônia e o Cabo Verde”. *Boletín Americanista*, Año LVIII, nº 58, Barcelona, 2008, pp. 33-49.

com o Instituto de Artes do Pará, que procuram chamar atenção da sociedade para o problema do negro na região amazônica.

É dentro desse processo historiográfico que podemos buscar subsídios para entender o tráfico negreiro no Brasil e em particular na Amazônia, pois essas obras e autores fornecem elementos importantes que nos ajudam a aprender o caráter sócio-econômico e cultural do comércio de escravos, possibilitando evidenciarmos alguns pontos de vista que já vêm sendo repensados pela historiografia. Entre eles, os mais discutidos referem-se às formas de organização, à procedência, ao número, à mortalidade escrava e à demografia. Para a Amazônia, podemos citar ainda como características dos estudos específicos sobre a região, a ideia de pobreza dos moradores, a importância da mão-de-obra indígena e o dilema entre agricultura e extrativismo, que são considerados pela historiografia fatores que impediram durante certo período da história (que nos preocupa aqui) o desenvolvimento do tráfico negreiro.

1.2. Discursos

1.2.1. A organização do tráfico

Um dos pontos que a historiografia procurou analisar diz respeito à organização do tráfico negreiro. De que modo ocorreu? Quem o organizava? Essas são algumas entre as várias perguntas que geralmente são feitas quando se estuda o comércio de africanos. Alguns estudos sugerem que o tráfico foi organizado pela Coroa portuguesa, como a obra de Mauricio Goulart.²⁶ Outros autores enfatizam a importância do gerenciamento de grupos de comerciantes com alto poder aquisitivo que controlavam todo o processo econômico na colônia, fato que possibilitou financiar toda a estrutura do tráfico; tal é o caso de José Gonçalves Salvador ao estudar a participação dos judeus sefarditas na organização do tráfico.²⁷ Essa perspectiva é reforçada pela obra de Manolo Florentino que considera que o tráfico sob a organização de particulares estava ligado diretamente ao investimento do grande capital responsável para o financiamento de todas as etapas

²⁶ GOULART, Maurício. *Escravidão Africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*. 2ª edição. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1975, pp. 95-96.

²⁷ SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, Editora da Universidade de _____, 1981. pp. 15-40

do seu desenvolvimento. Os traficantes eram homens de grandes fortunas que investiam não apenas no comércio negro, mas também em setores especulativos na cidade do Rio de Janeiro, e ocupavam cargos de grande destaque na política, demonstrando a sua influência de maneira significativa na economia e na sociedade.²⁸

Outros autores, como Luiz Felipe de Alencastro, Jaime Rodrigues e Jean Baptiste Nardi também procuram entender de que maneira o tráfico negro organizou-se com o apoio da Coroa portuguesa por meio dos incentivos fiscais e dos grandes comerciantes que se tornaram fundamentais para dinamizar essa atividade no Brasil. É importante destacar que o tráfico, na lógica desses autores, ocorria no interior de uma dinâmica bilateral, significando dizer que ele era realizado diretamente entre o Brasil e os portos africanos. Por isso, para o historiador Jean Baptiste Nardi, o tráfico não se enquadrava nas teorias do antigo sistema colonial, principalmente no que diz respeito ao pacto colonial. Para o autor, o tráfico negro aconteceu diretamente entre os portos africanos e os brasileiros, fato que o diferenciava do tráfico empreendido por outras metrópoles, baseados no comércio triangular. Essa questão se contrapõe aos princípios da definição de antigo sistema colonial na medida em que estes autores defendem que os lucros não eram remetidos para Portugal, mas ficavam retidos na colônia, criando-se um fluxo interno, já que os escravos eram vendidos na colônia por um preço elevado e comprados ou trocados na África com os produtos de baixo valor, como fumo.²⁹

Para Nardi, o tráfico ocorrido no Brasil fugiu à regra do antigo sistema colonial, que se caracterizava como triangular. Sobressai um tráfico bilateral estabelecido entre a África e os portos brasileiros em razão de problemas internos e do enfraquecimento do poder político lusitano, que deu margem para os traficantes buscarem mão-de-obra na África. Apesar de o tráfico reter os lucros na colônia, Portugal também lucrou através do monopólio sobre o fumo e a venda dos demais gêneros de exportação cultivados na colônia pelos escravos. Além do mais, a reorganização do tráfico pelos lusos foi sistematicamente fiscalizada através de impostos que recaíam nos gêneros e nos negros. Essas práticas fiscais, de acordo com Nardi, possibilitaram Portugal superar o comércio

²⁸ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, pp. 114, 115-19, 205, 206.

²⁹ NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e Tráfico Negro: Novas interpretações da História Brasileira*. Campinas: Pontes, 2002, p. 27.

triangular existente em outras metrópoles, onde “a lógica da metrópole adaptou-se a lógica da colônia”.³⁰

As características mostradas por esses autores permitem-nos diferenciar o tráfico negreiro ocorrido na Amazônia do restante do Brasil. Pode-se dizer que na Amazônia, embora o tráfico tenha ocorrido de várias maneiras, como já discutiu Vicente Salles, a regra foi a participação do poder real nas diversas fases da sua organização.³¹ Essa idéia é confirmada por Daniel Domingues. Este nota que o tráfico, durante boa parte da colonização, funcionou como um comércio de base triangular em que o mercado escravo no Maranhão teve uma estrutura similar à do mercado escravo das ilhas caribenhas e litoral norte americano e não com o restante do Brasil como sugerido por vários autores anteriormente.³²

Entende-se, desta maneira, que a colaboração da Coroa portuguesa foi fundamental na organização do tráfico negreiro, quando da implantação das companhias de comércio. A respeito da questão, Colin M. Maclachlan argumenta que o tráfico negreiro para a Amazônia, desde o período colonial, organizou-se sob a responsabilidade da Coroa, pois a região não dispunha de investidores privados capazes de gerenciá-lo. Diante do problema, a Coroa assumiu o compromisso de financiar a formação das companhias de comércio com o objetivo de trazer escravos para o desenvolvimento de uma economia de *plantation*. Segundo o autor, apesar da intervenção da Coroa, o tráfico negreiro se intensificou de maneira significativa em termos numéricos a partir da política pombalina, no esforço de propagar a agricultura, mas sem muito sucesso. No Pará, o comércio tornou-se um problema, pois a região não possuía muitas áreas que

³⁰ *Ibidem*, pp. 28, 29.

³¹ Entre essas formas: assento ou alistamento compulsório organizado por contratos entre a Fazenda Real e particulares nos séculos XVII e XVIII; o estaque atribuído a Companhia de Comércio do Maranhão (1682-1684) e a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), que regularizaram o tráfico negreiro; o comércio interno de escravos ocorrido em boa parte da colonização que aumentou com a proibição do tráfico no século XIX, especialmente de outras províncias. Essas ideias são discutidas por Manuel Nunes Pereira (1952), Arthur Cezar Ferreira Reis (1961), Manuel Nunes Dias (1970), Napoleão Figueiredo (1977), Antônio Carreira (1983), Anaiza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo (1990), Vicente Salles (2005), Bezerra Neto (2001) e Daniel Domingues (2008).

³² SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”, pp. 477-501.

servissem à agricultura, salvo as redondezas de Belém e Macapá. Além do mais, a economia ainda era fortemente baseada na coleta das drogas do sertão, problemas que dificultaram a intensificação do tráfico negreiro para a região durante os trabalhos da Companhia de Comércio.³³

Por essa razão, Chambouleyron compreende que a organização do tráfico para a Amazônia permite diferenciá-lo de outras regiões do Brasil, nas quais a participação de uma classe de mercadores foi maior, ao financiar toda a estrutura necessária, conforme mostrado por Manolo Florentino, que analisou o tráfico para o Rio de Janeiro. Segundo Chambouleyron, não se pode pensar o tráfico ao Maranhão “apenas a partir de uma lógica do mercado escravista”, como ocorreu em outras praças do Brasil. Além de “integrar a economia do Estado” “e do reino por meio do mercado africano”, esse tráfico significou “resolver os problemas que a própria ocupação e a especificidade da região haviam gerado”.³⁴

1.2.2. As rotas negreiras

A historiografia também se preocupou em entender a rota de escravos traficados para o Brasil. É comum nos estudos sobressair o Atlântico Sul, desde os primeiros tempos, como rota dominante do comércio negreiro, principalmente para as regiões Sudeste e Nordeste.³⁵ Essa característica diferenciou-se da rota negreira para a Amazônia, que não obedeceu a uma única via de acesso. Durante o período anterior à Companhia de Comércio do Grão-Pará, houve predominância do Atlântico Norte ou, como menciona Rafael Chambouleyron, do Atlântico equatorial. Os trabalhos pioneiros já atentavam para isso na medida em que se referiam aos principais portos de procedência dos escravos: Guiné Portuguesa, pelos portos da Senegâmbia e de Bissau e Cacheu, que constituíam “peças” fundamentais para o desenvolvimento da região amazônica. No

³³ MACLACHLAN, Colin M. “African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800”, pp, 115, 118-123.

³⁴ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”. p. 101.

³⁵ Várias obras tentam analisar esta rota: Manolo Florentino (1997) estuda a rota Rio de Janeiro e Angola, a mesma e analisada por Luiz Felipe de Alencastro (2000), Jaime Rodrigues (2005), Mariza de Carvalho Soares (2000). Poucos estudos têm dado atenção para o tráfico no Atlântico Norte com exceção de Pierre Verger (1987, primeira edição em francês de 1968), que estuda a Bahia e o Golfo do Benin.

entanto, foram citados outros portos: Serra Leoa, Cabo Verde, além de portos da alta costa da Guiné, como a costa da Mina.³⁶

De acordo com Daniel Domingues, o Atlântico Norte tornou-se durante boa parte da vigência do tráfico, a via mais procurada em razão dos ventos e correntes marítimas, que dificultavam as viagens no Atlântico Sul. Mas no período do estabelecimento da Companhia de Comércio do Grão-Pará, de acordo com os autores referidos, houve uma diversificação dos portos de procedência. Este fato possibilitou também a emergência do comércio pelo Atlântico Sul, e também de outras fontes fornecedoras de escravos, como Angola, que remeteu escravos para diversas partes da região amazônica, conforme mostra a historiografia.³⁷

Contudo, vale lembrar que isso não significou que o Atlântico Norte tivesse perdido a importância. De acordo com Daniel Domingues, a supremacia do Atlântico Norte no tráfico de escravos para o Maranhão declinou somente depois que a Inglaterra tentou abolir o comércio de escravos. Esse autor considera que o Maranhão pertenceu a um sistema de comércio escravo diferente do restante do Brasil, exceto em relação ao da Bahia³⁸ e em menor escala ao de Pernambuco. Segundo Domingues, o tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará assemelha-se ao dos portos das ilhas caribenhas ou da América do Norte do que em relação ao dos portos da América portuguesa. Também é importante destacar que após a proibição do comércio legal de escravos no século XIX, obedecendo à lógica interna do tráfico, os escravos introduzidos na Amazônia eram oriundos dos portos brasileiros, em destaque Rio de Janeiro, Salvador e Recife.³⁹

³⁶ Entre esses trabalhos: Manuel Nunes Pereira (1952), Arthur Cezar Ferreira Reis (1961), (350), Manuel Nunes Dias (1970), Napoleão Figueiredo (1977), Antônio Carreira (1983), Anaiza Vergolino (1968), Anaiza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo (1990), Vicente Salles (2005), Bezerra Neto (2001), confirmado pelas recentes pesquisas de Rafael Chambouleyron (2006) e Daniel Domingues (2008).

³⁷ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”, p. 486.

³⁸ Destaca-se o trabalho de 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.

³⁹ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”, p. 448

1.2.3. Números fragmentados do tráfico

Contabilizar os números de escravos enviados para a América, certamente tem sido uma preocupação para muitos historiadores que estudam o tráfico negreiro. A escassez de fontes talvez constitua o problema mais comum, dificultando a esses pesquisadores estabelecer estimativas precisas do volume de escravos.

A historiografia deteve-se em quantificar, ainda que de forma fragmentada, os números do tráfico que certamente constituíram um problema para os historiadores. De acordo com Mauricio Goulart, essa situação precária decorre da deficiência das fontes; no entanto, ele próprio em sua obra estipulou um cálculo estatístico para todo o período da vigência do comércio entre os portos africanos e o Brasil. Segundo Goulart, as informações mais precisas se tornam confiáveis a partir de 1550 quando os escravos são destinados ao consumo da população.⁴⁰ Antes disso, tem-se apenas comentários de autoridades solicitando escravos para a colônia. Ao analisar esses cálculos estatísticos, o autor critica a historiografia quanto às estimativas elevadas. Considera que 12 mil ou 15 mil escravos no máximo entraram no Brasil. Para o XVII, pouco mais de 500 mil seria o número exato, em razão dos negócios da cana, assim como foi a mineração e o café para os séculos posteriores.⁴¹ Já ao analisar as estatísticas dos portos de embarque e de desembarque no século XVIII, Goulart estima que ingressaram no Brasil 1.700.000 africanos. Juntando com os números de escravos entrados desde o início do tráfico, o pesquisador registra um total de 2.200.000 e 2.250.000 escravos introduzidos em solo brasileiro durante esse período.⁴²

Para o século XIX, último período do tráfico negreiro, o autor argumenta que embora seja notavelmente marcado pela pressão inglesa, o Brasil continuou traficando escravos até a decretação da lei Eusébio de Queiroz, em 1850. Goulart anotou a entrada, em todo país, de 1.350 escravos no período de 1801 a 1851. Ao somar com os dos séculos anteriores, ele calcula que entraram no Brasil, desde os primeiros tempos da colonização até a extinção do tráfico em 1850, 3.500.000 e 3.600.000, número que, de acordo com

⁴⁰ GOULART, Mauricio. *Escravidão Africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*, pp. 95-96.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 98-100, 106, 108, 112.

⁴² *Ibidem*, pp. 216-17.

Goulart, aproxima-se do resultado proposto por Roberto Simonsen⁴³. Simonsen registra 3 milhões e 300 mil negros contra 10 ou 12 milhões sugeridos por Pandiá Calógeras, em um espaço de tempo de 200 anos ou 8 ou 9 milhões para um período de 150 anos.⁴⁴

Tomando como base o Rio de Janeiro, Manolo Florentino também considera que os dados a respeito do número de escravos desembarcados nos portos dessa cidade são imprecisos, em razão da falta de fontes. De qualquer modo, para os anos de 1790 a 1830, Florentino estimou em 697.945 o número de escravos. Outros autores, por meio de fontes fragmentadas, instituíram algumas estimativas do tráfico nos portos cariocas: Maurício Goulart sugere que entre 1801 e 1839 desembarcaram 570 mil africanos; Mary Karasch aponta para os anos de 1800 a 1843 um total de 602.747 africanos, e David Eltis estima que no período 1811 a 1835, desembarcaram 528.400 escravos.⁴⁵

Com relação à Amazônia, os primeiros trabalhos sobre a escravidão consideram pequeno o número de escravos entrados na região. Segundo Manuel Nunes Pereira, isso se deve a alguns fatores, como a “escassez do produto, concorrência e dificuldades de transporte”.⁴⁶ Arthur Cezar Ferreira Reis considera que a maior quantidade de escravos introduzidos na Amazônia data do período da Companhia de Comércio do Grão-Pará, mas ressalta que durante os anos de sua existência, a metrópole não introduziu sequer 30.000 escravos.⁴⁷

De acordo com Colin M. Maclachlan, o tráfico negreiro para a região amazônica durante os trabalhos da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão ocorreu de maneira distinta, fato percebido nos números de escravos que passaram pelos portos das capitânicas. A respeito do fato, o autor argumenta que o número de escravos no

⁴³ *Ibidem*, pp. 261-62, 265, 272, 279

⁴⁴ *Ibidem*, pp. 96-98.

⁴⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, pp. 44-45.

⁴⁶ 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. 162, 164.

⁴⁷ 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, II parte, 1961, p. 349.

Maranhão no final do século XVIII era maior que no Pará.⁴⁸ Para o autor, isso demonstra que o Maranhão, baseado na cultura do algodão, conseguiu absorver a mão-de-obra africana, diferentemente do Pará, cuja economia era ainda movida pela extração das drogas do sertão e pela mão-de-obra indígena. Colin Maclachlan sugere que no período estendido da chegada da Companhia de Comércio do Maranhão até o final do século XVIII, desembarcaram 23.884 escravos em Belém do Pará, ao lado de 40.935 em São Luis do Maranhão.⁴⁹

Da mesma forma que Maclachlan, outros autores debateram acerca do volume do tráfico. Rafael Chamboleyron, baseando-se em informações fragmentadas, arrisca que desembarcaram “pouco menos de mil” escravos até o ano de 1706. Ele considera que esse número não era pequeno em relação ao total de habitantes; assim, a demanda de escravos não foi necessariamente insignificante, argumento que vai de encontro ao dos primeiros autores, para os quais o volume do tráfico foi pequeno em razão dos diversos fatores já mencionados anteriormente. Ao propor essa perspectiva, Chamboleyron entende que o padrão de escravidão ocorrido em outras regiões do Brasil, não pode servir de modelo explicativo para a compreensão da escravidão existente na Amazônia, o que vale também para o tráfico negreiro, que teve sua especificidade em razão das diversas experiências de colonização.⁵⁰

Também Daniel Domingues da Silva, ao analisar o volume do tráfico no período anterior à Companhia de Comércio do Grão-Pará, mostra que o comércio escravo para o Maranhão começou no fim do século XVII, provavelmente como uma atividade especulativa. Comerciantes investiram no mercado de almas individualmente ou agrupados em companhias, sempre que a ocasião parecia favorável ou a Coroa sancionava privilégios especiais. Entre 1680 e 1755, cerca de 2.613 escravos desembarcaram em São Luis, com uma média de 34 escravos por ano.⁵¹

Sobre os escravos introduzidos pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará, Ferreira Reis, baseado nos dados de Manuel Barata e Manuel Nunes Pereira, comenta

⁴⁸ MACLACHLAN, Colin M. “African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800”. p. 136.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 137-139,

⁵⁰ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”, pp. 102, 105.

⁵¹ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”, p. 480

que o total de negros introduzidos na região era pequeno para o tamanho territorial da região.⁵² Já Manuel Nunes Dias aponta que durante esse período a Amazônia recebeu um número não maior que 25.365 escravos africanos distribuídos entre o Maranhão, o Pará e o Mato Grosso.⁵³

Na opinião de Vicente Salles, somente com a instituição dessa companhia é que os historiadores tornam o tráfico negreiro mais conhecido do ponto de vista numérico. Salles baseia-se em Antonio Baena, Manuel Barata e Manuel Nunes Dias que indicam em torno de 14.749 escravos desembarcados. Esse número parece ser mais convincente se acrescido dos escravos entrados no contrabando e os exportados para o Mato Grosso⁵⁴, e se diferencia do proposto por Napoleão Figueiredo, segundo o qual mais de 53.000 escravos provenientes da África foram introduzidos na região amazônica por meio do porto de Belém.⁵⁵

Ao tratar do transporte e do número de escravos traficados pela companhia do Grão-Pará, Antonio Carreira concluiu que a região Norte do Brasil foi a mais beneficiada, pois recebeu 9.163 escravos, o que obedecia à própria lógica sob a qual a Companhia fora criada, já que ela devia atender o Estado do Maranhão e Pará, somente.⁵⁶ Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo, após analisar a documentação e cruzar com os estudos africanistas, percebeu, ainda que de maneira preliminar, que em relação ao período anterior e posterior à Companhia de Comércio, não havia referência de desembarques efetuados entre 1755 e 1815; segundo ela, baseada em Antônio Baena, desembarcaram 50.910 escravos, sendo que 12.587 pela Companhia de Comércio e 38.323 posteriormente.⁵⁷

⁵² REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, pp. 347-53.

⁵³ DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo*, pp. 465-469.

⁵⁴ SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*. 3ª edição, ver. Ampl. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005, pp. 71, 72.

⁵⁵ FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *Amazônia. Tempo e Gente*. Belém: Semec/PMB, 1977, pp. 106-107.

⁵⁶ CARREIRA, Antônio. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. p. 35.

⁵⁷ VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: APEP, 1990, p. 17

José Maia Bezerra Neto, baseando-se em Kátia Mattoso, argumenta que são insuficientes os dados sobre o tráfico para os fins do século XVII e primeira metade do século XVIII, uma vez que o número de escravos traficados durante quase trinta anos foi modesto e o tráfico constituiu uma atividade irregular até o estabelecimento da Companhia de Comércio do Grão-Pará. Para o período da Companhia, seguindo os dados numéricos de Manuel Nunes Dias, Bezerra Neto aponta uma quantidade maior que 25.365 escravos africanos. Desse total, 14.749 teriam desembarcado no Pará e 10.616 no Maranhão. Entretanto, dos escravos entrados na capitania paraense, um terço destinou-se à capitania do Mato Grosso, o que permite ao autor tomar Belém não apenas como uma área importadora de escravos africanos das distantes partes da África, mas também como exportadora para as regiões vizinhas.⁵⁸

Após estabelecer essa redução, Bezerra Neto equaliza os números de escravos entrados nas capitanias do Pará e do Maranhão, mesmo desconsiderando essa terça parte reexportada ao Mato Grosso.⁵⁹ Essa variante entre os cativos das duas capitanias, pode ser verificada no estudo realizado por Colin Maclachlan. De fato, para Bezerra Neto, no período posterior à Companhia de Comércio do Grão-Pará, “a média anual de africanos importados para o Maranhão era de 1.605 contra 547 do Grão-Pará”, devido à produção do algodão.⁶⁰

Com relação à retração do tráfico, Bezerra Neto comenta que tem sido lugar-comum na historiografia sustentar a ideia de que após a extinção da Companhia de Comércio houve uma retração do comércio de escravos no Pará em detrimento do Maranhão. O autor contesta essa ideia, lembrando inicialmente que Vicente Salles, ao procurar entender a diminuição “do volume do tráfico”, afirma que houve “uma queda nos índices de escravos africanos importados” entre o período da Companhia de Comércio (629) e o posterior, que compreende 1778 a 1792 (545).⁶¹

Bezerra Neto argumenta que Vicente Salles não levou em consideração o terço de escravos reexportados de Belém para a Capitania de Mato Grosso, e aponta, baseado em

⁵⁸ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001, pp. 22-23.

⁵⁹ *Ibidem*, pp. 32, 24, 26, 28, 29.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 29.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 30-31.

Manuel Barata, que durante os quatorze anos após a extinção da Companhia houve um aumento do volume do tráfico em comparação com o período da Companhia. Para o autor, essa diferença constitui um “número mais provável” de escravos migrados para o Pará.⁶²

Ainda de acordo com Bezerra Neto, após a Companhia de Comércio, continuaram chegando escravos no Pará. Apoiado em Barata, ele indica que no período de 1810 e 1816, entraram no Grão-Pará 2.934 escravos. Esses dados equivalem a uma média anual de 489 escravos. E mostra ainda que Vicente Salles, baseado em Antonio Baena, comenta que, no tempo decorrido entre 1792 e 1820, 30.717 escravos entraram no Pará. Acerca desses dados, Bezerra Neto considera uma “média superior duas vezes” à “registrada para o tempo decorrido entre 1778 e 1792”, e reforça, usando as palavras de Vicente Salles, que entre 1792 a 1820 “houve notável incremento do tráfico”.⁶³

Bezerra Neto explica que por falta de dados para a compreensão de alguns períodos do comércio entre as praças africanas e a Amazônia, o conhecimento limita-se aos anos compreendidos entre 1820 e 1831. Mas argumenta que, embora esse tráfico tenha acabado em 1834, continuaram chegando escravos na região provenientes de outras províncias, como acontecia entre os Estados do Maranhão e o Estado do Brasil desde o período colonial.⁶⁴

Esse historiador, influenciado por vários autores, analisa os números do tráfico. O autor se contrapõe à historiografia que entende que o maior número de escravos na Amazônia data do período de funcionamento da Companhia de Comércio do Grão-Pará. Ao longo do seu trabalho, Bezerra Neto busca mostrar que o tráfico negreiro foi maior no Pará durante o período posterior à Companhia de Comércio e discorda de uma parte da historiografia em alguns pontos, como a retração do comércio negreiro pós-Companhia de Comércio, e a preponderância do Pará em relação ao Maranhão.

Conforme Daniel Domingues, o comércio escravo para o Maranhão se tornou um empreendimento contínuo somente depois do estabelecimento da Companhia do Grão-Pará. O autor, fundamentado na *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos* e em Antonio Carreira, aponta que o número de escravos desembarcados no

⁶² *Ibidem*, pp. 31-32.

⁶³ *Ibidem*, pp. 32, 33.

⁶⁴ *Ibidem*, pp. 33, 34, 35, 36

Maranhão foi de 10.391 durante o período do monopólio da Companhia. Segundo Domingues, no período pós-Companhia, até 1846, cerca de 87.521 escravos desembarcaram na capitania, ou uma média de 1.268 por ano. No total, o Maranhão deve ter recebido aproximadamente 100.525 escravos da África entre 1680 e 1846.⁶⁵ Esses dados, embora fragmentados, tornam-se importantes para sabermos a dimensão que o tráfico negreiro tomou no Brasil e na Amazônia. Os dados elencados por Chambouleyron e Domingues, baseados em novas fontes, revelam que o tráfico negreiro não foi insignificante conforme afirmaram os primeiros escritos, o que nos possibilita repensar as interpretações que até então foram construídas sobre a temática na Amazônia.

1.2.4. Mortalidade escrava

Outro eixo importante do estudo referente ao tráfico negreiro está relacionado às doenças e mortes de escravos. Ao estudarem o tráfico, diversos autores preocuparam-se em analisar o seu papel como provedor de mão-de-obra e como transmissor de doenças, muitas das quais letais para a população do Brasil, principalmente para os indígenas.⁶⁶ De acordo com Manolo Florentino, o tráfico negreiro era encarado como uma forma de abastecer o Rio de Janeiro com mão-de-obra, em razão das várias enfermidades e baixos índices de reprodução biológica. Por essa razão, a economia fluminense caracterizava-se como dependente cada vez mais da mão-de-obra africana para desenvolvimento dos negócios dos proprietários.⁶⁷

Mas é importante ressaltar que, ao aportarem no Rio de Janeiro, da mesma forma que em várias regiões do Brasil, muitas embarcações tornavam-se as grandes causadoras da transmissão de doenças. Segundo Marcelo Ferreira de Assis, o tráfico negreiro para o Rio de Janeiro influenciou, grandemente, essas mortes na medida em que os escravos tornaram-se agentes do contágio na região. As mortes ocorriam não apenas entre os africanos, mas, sobretudo, entre os escravos nascidos no Brasil, os chamados crioulos,

⁶⁵ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”pp. 484-485.

⁶⁶ Entre eles Dauril Alden e Joseph Miller (1987), Manolo Florentino (1997), Marcelo de Assis (2000), Jaime Rodrigues (2005).

⁶⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, pp. 31-33, 38, 41.

considerados os principais infectados pelas embarcações que transportavam escravos aos portos cariocas.⁶⁸ Ao comparar as mortes entre as paróquias urbanas de São José e a paróquia rural de Saquarema, o autor percebeu que as crianças eram as mais atingidas entre os cativos, enquanto os adultos aparecem como os hospedeiros da bactéria que servia para disseminar as doenças, principalmente nas cidades, por ser um espaço onde circulavam muitos escravos.⁶⁹

Assis constatou que, no período de 1810 a 1830, eram mais comuns as doenças infecto-contagiosas que cresciam relativamente nos dois ambientes, coincidindo com o aumento do tráfico para o Rio de Janeiro.⁷⁰ Na medida em que esse historiador analisa o tráfico como responsável pelas doenças disseminadas nas regiões cariocas, matando grande quantidade de trabalhadores crioulos, ele entende que o próprio tráfico assumiu um caráter mais que comercial, o que diferencia seu trabalho dos tradicionais estudos historiográficos marcados por um viés puramente econômico.⁷¹

Entre essas doenças, Jaime Rodrigues destaca a varíola que, juntamente com outras, concorreram para reduzir os tripulantes e a carga humana dos navios.⁷² Dauril Alden e Joseph Miller consideram que a varíola, introduzida no Novo Mundo oriunda da Europa e da África, foi evidente a líder em mortes. O Brasil, como o principal centro de importação de escravos, recebeu de alguns portos africanos levas de infectados pela doença, que a espalharam rapidamente às populações indígenas que não estavam preparadas para um contato próximo com os africanos. Dessa maneira, os autores entendem que a varíola chegou ao Novo Mundo frequentemente por via do africano, e assolou as regiões brasileiras ao longo dos séculos em que existiu o tráfico negreiro.⁷³

⁶⁸ ASSIS, Marcelo Ferreira de. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro*, p. 10.

⁶⁹ *Ibidem*, pp.13-14, 16

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 12-13.

⁷¹ *Ibidem*, pp. 10, 14, 15.

⁷² RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*, pp. 14, 40

⁷³ ALDEN, Alden and Joseph, MILLER. "Out of Africa: The slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831". *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XVIII, nº 2 (1987), 195-244.

A mesma compreensão têm os diferentes autores ao analisar o tráfico para a Amazônia, e ao relacionar o comércio de escravos às doenças que se desenvolveram na região. Para eles, as doenças foram as responsáveis pelas mortes não apenas dos índios, mas também dos negros. Os escravos muitas vezes saíam infectados dos portos e as infecções se alastravam na região em razão das péssimas condições dos tumbeiros e do precário regime alimentar.⁷⁴

De acordo Colin Maclachlan, a criação da Companhia do Grão Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII, acelerou os frequentes surtos de varíola na região amazônica que atingiam a população em proporções críticas. A entrada de escravos de maneira regular pela Companhia possibilitou o contato constante da doença na bacia amazônica. Antes desses carregamentos, a região repousava em um delicado equilíbrio proveniente das mortes causadas pelo sarampo e pela varíola, principalmente nos últimos anos de 1720, e em meados dos anos de 1740, em que centenas de indígenas morreram da doença.⁷⁵

Para Maclachlan, o aumento da mortandade consistia no fato de que a Companhia geralmente vendia parte da carga de escravos contaminada ao Maranhão e Pará que em pouco tempo infectava o restante da população, principalmente os indígenas, mais suscetíveis aos malefícios do contágio da peste. Embora as autoridades utilizassem isolamento, quarentena e outros métodos para prevenir ou conter a varíola, a doença espalhou-se de maneira incontrolável durante os vários anos em que a Companhia ligou o litoral amazônico à costa africana.⁷⁶

Rafael Chambouleyron entende que o desenvolvimento do tráfico negreiro aconteceu em razão de alguns “elementos específicos da formação colonial no Estado do Maranhão”, entre eles a morte de muitos indígenas causada pelas epidemias de bexigas, que impulsionou a vinda de africanos como forma de manter os trabalhos.⁷⁷ Essa ideia é retomada por Magali Romero Sá que entende que os surtos de bexigas e o tráfico

⁷⁴ Manuel Nunes Pereira (1952), Ferreira Reis (1961), Antônio Carreira (1983), Rafael Chambouleyron (2006), Magali Romero Sá (2008).

⁷⁵ MACLACHLAN, Colin M. “African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800”. p. 134.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 135.

⁷⁷ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”, pp. 79-80, 81, 83.

negreiro são faces da mesma moeda, na medida em que o crescimento do número de infectados por essas doenças ensejou a regularização de uma rota entre a Amazônia e as costas africanas para suprir a região com mão-de-obra; muitas embarcações negreiras, ao aportar na região, traziam a doença, o que contribuía para dizimar índios e, conseqüentemente, fazia com que mais escravos fossem pedidos.⁷⁸

Para a autora, fundamentada em Arthur Viana, um grande estudioso das epidemias no Pará, a regularização do tráfico e a falta de higiene nos navios aumentaram a capacidade de contaminação da doença. Embora o governo tenha tomado providências por meio de vigilância e inoculação, pouco efeito houve e a chamada “peste branca” se desenvolveu no decorrer dos anos em que o tráfico negreiro existiu, vitimando parte da população.⁷⁹ Conforme defende Arthur Cezar Ferreira Reis, essa visão negativa das epidemias provenientes dos navios entrados nos portos sobressaiu na historiografia quando se discutia a escravidão na Amazônia, fato que obscureceu a própria visibilidade do africano.⁸⁰

1.3. Regionalização

Esta parte pretende discutir três problemas que ao longo do tempo foram apontados pela historiografia como responsáveis pelo precário desenvolvimento do tráfico negreiro na Amazônia. O primeiro refere-se à pobreza dos moradores. Tornou-se lugar-comum na historiografia associar o deficiente tráfico negreiro à condição econômica dos moradores. Esse discurso teve origens nos primeiros escritos sobre a temática. Manuel Nunes Pereira, ao relatar as experiências do negro na criação de gado na Ilha do Marajó, se prendeu à ideia de que, embora em todos os tempos existissem negros na Amazônia, eles não formavam grande número em razão da pobreza dos moradores, que não permitia de maneira satisfatória a entrada de africanos na região. Sem recursos, os colonos não podiam comprar os escravos que necessitavam para o crescimento de seus

⁷⁸ 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, p. 3.

⁷⁹ *Ibidem*, pp. 5, 8-9.

⁸⁰ REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, p. 355.

negócios. Ao criticar as cifras exageradas de negros, Nunes Pereira considera que essa situação tornou-se um dos problemas para que o tráfico negreiro não ocorresse de maneira significativa na região.⁸¹ Arthur Cezar Ferreira Reis também compartilhou desse discurso. O historiador amazonense entendia que o deficiente tráfico se devia ao fato de que a maioria da população era pobre, e não podendo comprar escravos, limitava-se a entrada de africanos, até mesmo com a instalação da Companhia de Comércio na metade do século XVIII.⁸² Maria Regina Celestino de Almeida entende que apesar de a Companhia de Comércio do Grão-Pará tivesse o interesse de ampliar o tráfico, a situação financeira constituiu um problema para a aquisição de escravos.⁸³

Outra razão bastante apontada na historiografia como causa do deficiente tráfico negreiro na Amazônia em relação a outras regiões do Brasil, como o Nordeste açucareiro, foi a significativa utilização da mão-de-obra indígena. Para Arthur Cezar Ferreira Reis, ainda que o tráfico negreiro tenha iniciado desde os primeiros tempos da colonização com o objetivo de desenvolver a agricultura, o indígena prevaleceu como mão-de-obra fundamental por causa do extrativismo das drogas do sertão, que se tornou a economia predominante na região.⁸⁴

Por essa razão, o historiador entende que a introdução do negro não ocorreu de forma extensiva como no Nordeste açucareiro e nas regiões de mineração, pois o índio foi largamente aproveitado na empresa colonial. Esse motivo contribuiu para o desinteresse pela mão-de-obra africana que se tornou importante a partir do desenvolvimento das atividades sedentárias às quais o indígena não se adaptou.⁸⁵

No entendimento de Vicente Salles, o índio era mais procurado que o africano, uma vez que os capitais voltaram-se para o comércio de índios. Traficar peças do sertão constituiu a política escravista do século XVII, prática recorrente até meados do século

⁸¹ PEREIRA, Manuel Nunes. “Negros escravos na Amazônia”, pp. 163-165.

⁸² REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, p. 351.

⁸³ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”. *Revista Arrabalde*, ano I, nº 2 (1988), p. 104.

⁸⁴ REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, pp. 348-49.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 347, 349.

XVIII, e responsável pelo retardamento do tráfico de africanos à região amazônica. Mas o uso indiscriminado do índio não obscureceu completamente o tráfico negreiro, que foi tentado de maneira muito limitada na economia desde os primeiros tempos da colonização da região, como já havia registrado Ferreira Reis.⁸⁶

Conforme Maria Celestino de Almeida, o extenso uso da mão-de-obra indígena, por ser mais barata, colaborou para o não crescimento do tráfico negreiro. Entretanto, mesmo com todas as dificuldades, o governo procurou através das companhias de comércio estender o tráfico negreiro, embora, de acordo com a autora, esse incentivo tenha se dado de maneira inexpressiva nos dois primeiros séculos de colonização. Segundo a autora, ainda que as leis de liberdade dos índios na segunda metade do século XVIII tenham estimulado o tráfico negreiro, os nativos continuaram sendo utilizados largamente, em decorrência de uma série de questões econômicas, sociais e geográficas, que concorreram para a irrelevância conferida à escravidão negra até meados do século XVIII. Este fato tornou-se fundamental para diferenciar a colonização do Nordeste, onde o tráfico negreiro era a base da economia, ao passo que na região amazônica, a economia girou em torno do tráfico indígena.⁸⁷

Segundo Napoleão Figueiredo e Anaíza Vergolino-Henry, o fato de o indígena ser a principal mão-de-obra empregada no extrativismo das drogas do sertão fez com que a escravidão negra fosse interpretada de maneira equivocada pela historiografia. Esses autores entendem que, embora o índio tivesse um lugar de destaque na economia, a mão-de-obra africana existiu e foi importante em outras atividades que geralmente não são consideradas pela historiografia que elege o extrativismo como centro explicativo.⁸⁸

Bezerra Neto relaciona o tráfico negreiro com a mão-de-obra indígena, na medida em que entende que o tráfico de africanos, por ser uma atividade irregular, com forte desequilíbrio entre as capitanias do Pará e do Maranhão abriu espaço para que os

⁸⁶ SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*, p. 36, 38.

⁸⁷ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”, pp. 102, 104.

⁸⁸ VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial*, p. 27.

moradores ficassem dependentes da mão-de-obra indígena.⁸⁹ De acordo com Rafael Chambouleyron, o tráfico se desenvolveu na região após o decreto das leis de 1680, que determinava a liberdade dos índios. A falta de mão-de-obra possibilitou o incremento do comércio de escravos, por meio da instalação da Companhia de Comércio.⁹⁰

É comum, também na historiografia, a ideia de que a deficiente agricultura tornou-se outro problema para a regularidade do tráfico negreiro na região amazônica. Ainda que reconheça a importância da mão-de-obra africana, Arthur Cezar Ferreira Reis entende que “a contribuição dos negros foi muito menos expressiva”, em decorrência do não crescimento das atividades agrárias e mineradoras, que apesar de tentadas desde os primeiros tempos da colonização, cederam espaço à extração das drogas do sertão. Conforme o historiador, essa economia alterou-se na segunda metade do século XVIII, com a propagação da agricultura, fundada na mão-de-obra africana, que possibilitou o incremento do tráfico negreiro.⁹¹ Analisando os dados compilados por Manuel Barata e Manuel Nunes Dias, Ferreira Reis considera que o total de negros introduzidos na Amazônia até a metade do século XVIII foi pequeno para a sua extensão territorial, mas ressalta que, somente nesse momento a lavoura começou a ser um negócio, marcado sobretudo pelo tráfico negreiro. Esse historiador relaciona o crescimento da agricultura com a organização do tráfico negreiro, ao argumentar que após a Companhia de Comércio do Grão-Pará encerrar as suas atividades, a região continuou recebendo escravos na medida em “que a tentativa de estabelecer uma economia de base agrária fora coroada do maior sucesso”. Este fato é percebido nas exportações dos diversos produtos que “exteriorizavam a presença do braço africano” na região amazônica.⁹²

Para Maria Regina Celestino de Almeida, o modelo de *plantation* do Nordeste açucareiro convenceu as autoridades a implantarem uma economia de base agrária, que não teve resultados positivos na Amazônia, em razão de problemas ecológicos, geográfico e principalmente financeiro para comprar mão-de-obra que a agricultura

⁸⁹ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. pp. 22-23.

⁹⁰ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”, pp. 90, 94, 95

⁹¹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, pp. 350-51 e 353.

⁹² *Ibidem*, pp. 353-54

necessitava em detrimento das drogas do sertão. Por essa lógica Celestino de Almeida também tem a concepção de que a escravidão negra na Amazônia durante os dois primeiros séculos de colonização foi insignificante, apesar de ter sido tentada pelas autoridades coloniais portuguesas.⁹³

Vicente Salles por seu turno, baseado nos autores clássicos, também reproduziu o argumento de que a agricultura somente tomara proporções maiores quando da substituição do índio pelo africano. Isso sucedeu em razão de inúmeros fatores que não permitiram que o índio se enquadrasse nos trabalhos agrícolas na região amazônica, como ocorrera no Estado do Brasil.⁹⁴ O vagaroso processo de crescimento da lavoura retardou a organização do tráfico negreiro para a região Norte. Seguindo à risca a ideologia de uma história econômica, ao basear-se em Nelson Werneck Sodré, Vicente Salles entende que, embora o negro fosse introduzido no Pará em proporções maiores visando ao crescimento da lavoura de exportação – preocupação que data de anos anteriores ao período pombalino – não foi possível desenvolver uma agricultura de maneira significativa graças à constante falta de cativos africanos.⁹⁵

A agricultura ainda constitui foco na investigação de Arlene Marie Kelly-Normand que compreende que o africano tornou-se elemento fundamental nas plantações das paróquias da região tocantina, quando substituiu a mão-de-obra indígena nos canaviais, nos engenhos e na produção de tabaco. De acordo com a autora, a força de trabalho africana nessa área intensificou-se não apenas no cultivo do açúcar, mas em outros produtos exportáveis, inclusive após o fim da Companhia de Comércio, quando os proprietários de terras continuaram importando escravos para suas lavouras, baseados num sistema tradicional, destinado ao uso interno e à exportação.⁹⁶

Na medida em que analisam a escravidão, marcada fortemente pela ótica do desenvolvimento econômico estabelecido em outras áreas do Brasil colônia, esses autores entendem que o tráfico negreiro formava uma atividade irregular e frágil até o

⁹³ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”, p. 103

⁹⁴ SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*, pp. 26-27, 35.

⁹⁵ *Ibidem*, pp. 27, 35.

⁹⁶ KELLY-NORMAND, Arlene Marie. “Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição”. *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (1988), pp. 3-4, 7, 12-13.

momento em que a agricultura tornou-se alvo dos processos econômicos gerados na Amazônia. Contrapondo-se a essa análise, Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo argumentam que a historiografia procurou entender a escravidão a partir do modelo de *plantation* do Nordeste açucareiro. Para Vergolino-Henry e Figueiredo, na medida em que o cultivo do açúcar desenvolvido na região amazônica não se enquadrou no modelo nordestino, o escravo africano, enquanto força de trabalho, tornou-se um personagem “ausente”. Vergolino-Henry e Figueiredo ainda argumentam que, o tráfico não teve como alvo apenas a agricultura de exportação, como é regularmente mostrado na historiografia, mas também outras atividades que necessitavam de mão-de-obra escrava, a exemplo das fortificações militares, que empregavam um grande número de trabalhadores. Justamente, o objetivo do estudo de Vergolino-Henry e Figueiredo é – como eles mesmos mencionam na introdução da obra – procurar desmistificar uma antiga ideia de vazio demográfico criada pela historiografia em relação à presença africana na região amazônica. Ao longo da obra, esses autores buscam caracterizar a força de trabalho africana em diversas ocupações, inclusive na agricultura, mas não necessariamente no engenho de cana-de-açúcar como é repetidamente mostrado nos escritos antigos sobre a escravidão na Amazônia.⁹⁷

Partindo dos mesmos pressupostos, José Maia Bezerra Neto também critica a historiografia que associou o processo de colonização da Amazônia a uma economia extrativista, baseada na mão-de-obra indígena. Bezerra Neto de modo nenhum desconsidera o extrativismo das drogas do sertão, tampouco o papel desempenhado pelo indígena no empreendimento colonial dos portugueses; entretanto, entende que essa leitura de maneira nenhuma permite uma visão mais ampla do processo de colonização, no qual se desenvolveram não apenas as atividades extrativas, mas agrícolas e criatórias, à custa do trabalho indígena e, principalmente, do africano.⁹⁸

O autor acrescenta que essa colonização aconteceu de modo diferente de outras regiões do Brasil – como o Nordeste e o Centro-sul – caracterizada por fatores como o extrativismo, o uso da mão-de-obra indígena, a agropecuária e o trabalho africano. Argumenta ainda que, dentro dessas especificidades, o trabalho africano sobressaiu com

⁹⁷ VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial*, pp. 53-55.

⁹⁸ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*, p. 17.

certa intensidade somente em algumas áreas da região, em decorrência da agricultura de base comercial.⁹⁹ Todavia, Bezerra Neto esclarece que isso não constituiu razão para que na região não houvesse escravidão, como foi insistentemente interpretado pela historiografia.¹⁰⁰

Ao revisar essa historiografia, embora não discorde totalmente da opinião dos autores até aqui referenciados, quanto à posição deles em relação à força de trabalho, Rafael Chambouleyron argumenta que o modelo de *plantation*, criticado por Vergolino-Henry e Figueiredo se não serve para entender a escravidão na Amazônia, pode nos ajudar a compreender, de certa forma, o tráfico negreiro na medida em que os colonos relacionavam o crescimento da região com a vinda de africanos. Segundo Chambouleyron, os moradores argumentam que a experiência do uso da mão-de-obra africana que sobreviveu no Nordeste podia resolver o que os moradores consideravam como estado de abandono da região, tal qual resolvera os problemas do Estado do Brasil.¹⁰¹

O quadro até agora esboçado, permite concluir que o tráfico negreiro foi visto não como tema principal, mas sim um discurso que se dilui ao se tratar da escravidão ou de outros assuntos em que é visível a participação de escravos africanos. No entanto, as obras citadas nos ajudam a entender o tráfico negreiro na região amazônica, sobretudo no período colonial. É dentro dessas discussões que procuro inserir o debate da presente dissertação. Busco, é claro não desconsiderar as informações acerca da escravidão, por que é impossível estudar o tráfico negreiro sem tomar como ponto de referência a escravidão; o que procuro é mostrar claramente algumas peculiaridades do tráfico negreiro, conforme procurei evidenciar neste capítulo. Essas questões serão colocadas pormenorizadamente no terceiro capítulo, onde busco tratar diretamente do tráfico negreiro quanto objeto de minha investigação, mas antes trato do discurso construído acerca da mão-de-obra africana no segundo capítulo.

⁹⁹ *Ibidem*, pp. 18, 37, 74, 99.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 22.

¹⁰¹ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”, p. 80.

Capítulo II

O discurso sobre a mão-de-obra africana na Amazônia

Este capítulo pretende discutir a maneira como os moradores e autoridades políticas e religiosas residentes no Estado do Maranhão discursavam acerca da carência de mão-de-obra indígena que apesar de preponderante, tornou-se restrita, principalmente, nos períodos dos sucessivos surtos epidêmicos de varíola. Nesse tempo, os suplicantes solicitaram descimentos de índios do sertão e clamaram também por mão-de-obra africana, para remediarem os seus negócios, o que nos ajuda a entender a organização do comércio negreiro rumo à região amazônica.

2.1. A lavoura e a carência de escravos

Nos primórdios do século XVIII, Hilário de Souza Azevedo, capitão-mor do Pará, morador do Grão-Pará, possuía uma fazenda no rio Moju trabalhada com base na mão-de-obra indígena e africana. Essa fazenda o proprietário deixou em testamento para os religiosos da Piedade, como esclarecia D. João numa carta ao governador do Maranhão, Cristóvão da Costa Freire. Segundo a correspondência, o “padre Frei Braz de Beja, presidente no hospício de São José na capitania do Pará, me representou em carta de 26 de abril deste ano, terem alcançado sentença a seu favor os ditos religiosos sobre a capela que instituiu legado”. Ainda de acordo com a carta, na fazenda havia “alguma gente preta e da terra [que] se acham os ditos religiosos obrigados a lhes dar o posto espiritual de que necessita por não terem quem lhes administrem o sacramento na hora da morte e depender a conservação do dito hospício da gente na tal fazenda”.¹⁰²

Como Hilário de Souza Azevedo, outros moradores cultivavam terras à custa de escravos negros, pois embora a economia, nesse período, repousasse sobre os indígenas, livres ou escravos, segundo Sue Gross, o Estado do Maranhão conviveu com uma

¹⁰² “Para o governador e capitão general do Maranhão”. Sobre haver a alcançado licença a seu favor o padre frei e mais religiosos do hospício de São José acerca da capela que instituiu, chegado que lhe deixou Mário de Sousa e sua mulher. Lisboa, 4 de novembro de 1707. *AHU*, códice 268, f. 230.

crônica escassez de mão-de-obra.¹⁰³ Os colonos, para superar essa falta de mão-de-obra, buscaram apoio nos braços africanos. Provavelmente, a procura por africanos tornou-se maior entre os colonos das capitanias do Pará e do Maranhão que utilizavam escravos em seus negócios. No início dos setecentos, o rei relatou ao governador que os moradores do Pará, prejudicados em suas lavouras, davam-lhe conta através dos oficiais da Câmara da Capitania do Pará, “que indo algum navio ao Maranhão com escravos do assento os deixam todos na cidade de São Luis, ficando os moradores daquela Capitania do Pará sem nenhum”. Eles se queixavam e alegavam “que não parecia justo por serem uns e outros meus vassallos e irem todas as embarcações àquele Porto a tomar carga para o Reino”.¹⁰⁴

Para acabar com os conflitos entre os moradores das duas capitanias por falta de mão-de-obra, o soberano ordenava ao governador e ao provedor do Estado do Maranhão “que fazendo-se algum assento de negros deveis ter cuidado de que se repartam com igualdade”, uma vez que, “se entende que esses moradores recebem um grande benefício no serviço destes escravos”. Na mesma ocasião, o rei se referia igualmente à repartição da mão-de-obra indígena: “quanto aos índios de que necessitam como se tem mandado baixar muito dos sertões poderão assim ter os que lhe forem necessários fazendo-se a repartição deles com toda a igualdade”.¹⁰⁵

Desse modo, em razão da necessidade de braços para os diferentes empreendimentos que a colonização exigia, os moradores solicitavam não apenas descimentos de índios, mas escravos africanos ao soberano. Essa mão-de-obra, certamente seria de grande benefício para o crescimento dos trabalhos da lavoura, que a cada tempo demandava mais atenção na região.

Era o caso de José da Cunha Deça, por exemplo, morador na cidade do Pará e dono de engenhos e fazendas, que se queixando dos danos nas lavouras de açúcar pela falta de escravos, solicitava ao rei providências para remediar a sua situação. Este ao tomar conhecimento das reclamações do suplicante, reportava ao governador Cristóvão da

¹⁰³ GROSS, Sue Anderson. “Labor in Amazonia in the first half of the eighteenth century”. *The Americas*, vol. XXXII, nº 2 (October 1975), p. 211.

¹⁰⁴ “Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 13 de junho de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), pp. 53- 54.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

Costa Freire – que tinha falecido – “a maior parte dos escravos que tinha no engenho, que possuí[a] no distrito da mesma cidade, de fazer açúcar e por lhe fugirem outros ficara impossibilitado para aproveitar na fábrica dele os copiosos canaviais próprios, e os dos lavradores obrigados ao mesmo engenho”. Para esse morador não perder a lavoura das canas, tal qual os outros lavradores que dependiam do mesmo engenho – pois não existia outro na área –, pedia José da Cunha licença para poder ir ou mandar resgatar ao sertão 120 escravos do gentio da terra, como se havia concedido a José Sanches de Brito. O rei deferiu o pedido desse suplicante ao noticiar ao governador a concessão de autorização “para mandar baixar os índios que representa, com aquelas mesmas condições que tenho resoluto em semelhantes requerimentos”.¹⁰⁶

Significativamente, de acordo com a carta régia, o suplicante ainda relatou “que para poder continuar com a fábrica dele, lhe mandasse do primeiro navio que fosse a esse Estado dar vinte pretos pagando-os em tempo de três anos”. Mediante esse pedido, o rei ordenava ao governador uma vez que “o dito José da Cunha Deça se aplica a pôr todo o cuidado na moenda do dito seu engenho, lhes mandeis dar dos negros que forem por conta de minha Fazenda a esse Estado, pagando-os em termo de três anos, na forma que se observa com os moradores desse Estado”.¹⁰⁷

Conforme Sue Gross, a carência de mão-de-obra era um problema frequente na Amazônia, atingindo todos os moradores, e tornando-se um sinônimo de atraso, principalmente, para os proprietários de engenhos de açúcar e demais lavouras que precisavam de uma quantidade maior de trabalhadores, não apenas índios, mas também africanos. Os escravos eram percebidos como uma possibilidade para o crescimento econômico da região. Ainda que os moradores não solicitassem o envio de africanos, certamente pelo elevado custo ainda assim lamentavam a sua falta nas propriedades.

É o caso, por exemplo, de Francisco de Potflis, que em 1721, também recorreu ao soberano para salvar as suas lavouras e engenhos por causa das fugas de seus escravos. Sem recursos, solicitava descimento de índios dos sertões para desenvolver os engenhos de sua propriedade, pois não havia escravos da Guiné com que pudesse prosseguir os

¹⁰⁶ “Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 26 de fevereiro de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), pp. 33-34

¹⁰⁷ *Ibidem*

seus negócios.¹⁰⁸ Em resposta às súplicas deste morador, o soberano informava ao governador Bernardo Pereira de Berredo, que Potflis possuía “um engenho de fazer açúcar no sitio Carnapijó que fez de novo com grandes partidas de cana, as quais não se pode moer por lhe terem morrido e fugidos muitos escravos, ficando impossibilitado para aproveitar a cultura dos ditos canaviais próprios e dos lavradores obrigados ao mesmo engenho”. De acordo com o rei, o morador requeria que para poder “continuar com a dita fábrica e lavouras dos mesmos canaviais, e não virem pretos de Guiné com que se pode refazer e não se achar outro engenho no dito distrito”, se lhe desse autorização para resgate de 200 índios, na forma que se tinha dado a outros; note-se aqui que a ausência de africanos como que legitimava o pedido de escravização dos índios.¹⁰⁹

A agricultura, ao longo dos tempos constituiu uma atividade amplamente desenvolvida na região amazônica, baseada em distintos produtos entre os quais o cacau, o café, o tabaco, o algodão, a mandioca e a cana de açúcar. A produção desses gêneros foi bastante discutida pelos moradores, principalmente a atividade açucareira. Regularmente os povoadores solicitavam terras e mão-de-obra necessária para o cultivo da cana de açúcar. Desde o início da colonização, a agricultura desenvolveu-se a custa da mão-de-obra indígena e também da africana com o tempo. Ainda que os pedidos de descimentos indígenas fossem constantes, os moradores, como vimos, e as próprias autoridades lamentavam a falta de escravos africanos. Em 1722, o Conselho Ultramarino se pronunciava em relação à representação do governador nomeado, João da Maia da Gama, sobre “a falta que padece aquele Estado de escravos da Costa da Guiné, e insinuado a forma que pode haver para se remediar, e também aumentar o comércio dos seus moradores”. Sugeriu o governador que se fabricassem no Maranhão “as chitas e azuis que na dita costa até Angola introduzem os estrangeiros”.¹¹⁰

¹⁰⁸ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão Bernardo Pereira de Berredo e Castro, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 10 de agosto de 1721, AHU, Avulsos (Pará) cx. 7, doc. 593.

¹⁰⁹ “Para o governador do Estado do Maranhão”. Lisboa ocidental, 18 de março de 1721. AHU, códice 270. ff. 137-138.

¹¹⁰ “Satisfaz o que V.M. ordena V.s. representação de João da Maia da Gama que se acha nomeado para ir governar o Maranhão acerca de vários particulares pertencentes aquele Estado, e vai a representação que se acusa”. Lisboa Ocidental, 23 de fevereiro de 1722. AHU, códice 209, f. 2.

A preocupação das autoridades e dos moradores, com o cultivo do algodão fazia com que constantemente lamentassem a falta de escravos da Guiné na região. O algodão tornou-se um dos produtos bastante desenvolvidos no Maranhão, no decorrer dos anos, o que certamente demandava atenção de mão-de-obra, posto que a produção aumentaria o comércio dos moradores. A ideia de o governador introduzir escravos da costa africana no Maranhão para o crescimento econômico da região, não era uma reivindicação isolada. No mesmo ano, o soberano, em correspondência, relatou ao governador João da Maia da Gama que tinha sido examinado “o papel que me fizestes, e me foi presente sobre vários pontos que inculcais para se aumentarem os moradores desse Estado em cabedais, apontando em um deles a grande falta que lhes faz não terem escravos da Costa da Guiné”. O rei destacava que para “poderem-se remediar mandando ao resgate com os gêneros que tem a terra, como são os tabacos, e algodões que por toda a Costa de Guiné até Angola mais se procuram, e a metem os holandeses”. Por fim o rei recomendava ao governador que “em consulta do meu Conselho Ultramarino ponhais toda a diligência e um eficaz cuidado em que a fábrica de algodão e a obra grossa que se faz dele, e a fina que se pode fazer, para que com toda a individualidade se possa tomar neste particular a resolução que for conveniente”.¹¹¹

Como se pode ver, moradores e autoridades insistentemente relacionavam o africano ao crescimento da região. No ano de 1723, o monarca, ao analisar outra carta do ouvidor geral da capitania de São Luis acerca de se criar uma vila no rio Mearim, capitania do Maranhão, relatou a João da Maia da Gama que o dito ouvidor geral “me deu conta em carta de 6 de julho do ano passado que vira as terras do Rio Mearim e a examinando (...) bem as quais sendo cultivadas podiam ser muito útil pela produção dos frutos que podem dar”. Entretanto, esclarecia, “a pobreza dos seus moradores e daquela cidade, e juntamente a invasão do inimigo tapuia faziam-me tratável a sua cultura”. Com o objetivo de amenizar essa situação recomendava “para o aumento dela meter-se neste Estado negros da Costa da Mina”. D. João entende a preocupação do ouvidor, com a

¹¹¹ “Para o governador do Maranhão Em que se lhe recomenda ponha um eficaz cuidado na fábrica de algodão e declarar a obra que dele se pode fazer”. Lisboa, 25 de março de 1722 códice 269, f. 208

fundação da vila e a remessa dos escravos, ao ordenar ao governador que “com o vosso parecer no que representa este ministro a respeito de se fundar esta vila e de que suplica a introdução de negros se tem prorrogado mais tempo a Diogo Franco para que em virtude do assento que fez com a minha Real Fazenda possa mandá-los introduzir neste Estado”.¹¹²

Os negros a que se refere o soberano constavam do assento com Diogo Moreno Franco, feito em 1721, para remeter 150 escravos ao Estado para atender aos lavradores das capitâneas do Pará e do Maranhão, principalmente ao desenvolvimento de seus engenhos. A agricultura, em destaque a cana de açúcar, recebeu o apoio da Coroa, pois além de assentos de escravos e descimentos indígenas, a Coroa também recebeu muitos pedidos de sesmarias, concessão para plantar cana-de-açúcar, e autorizações para o estabelecimento de engenhos e molinetes, a fim de produzir açúcar e aguardente, nas proximidades da cidade de Belém.¹¹³ Gradativamente os engenhos aumentaram. O ouvidor do Pará, João Antonio da Cruz Diniz, através de um relatório, citado por Ernesto Cruz, apresentou dados importantes sobre a quantidade de engenhos e engenhocas no Estado do Grão-Pará e Maranhão.

¹¹² “Para o governador do Estado do Maranhão. Sobre informar que se será conveniente que se crie uma vila no rio Mearim”. Lisboa Ocidental, 10 de março de 1723. *AHU*, códice 269, f. 237

¹¹³ Alguns pedidos e concessões de sesmarias para o desenvolvimento da agricultura: “Requerimento de Francisco Cavalcante e Albuquerque ao rei D. João V” ant. 2 de fevereiro de 1724, *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 13, doc. 1379. “Requerimento do cavaleiro professo da Ordem de Cristo, Manuel Garcia Marreiros para o rei D. João V”. ant. 17 de fevereiro de 1724, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 8, doc. 669. “Requerimento de Raimundo de Alfaia e Noronha para o rei D. João V”. ant. 11 de março de 1724, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 8, doc. 674. “Requerimento de Manuel Garcia Marreiros, para o rei D. João V”. ant. 3 de março de 1725, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa. 8, doc. 744. “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 15 de agosto de 1725, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 8, doc. 747. “Requerimento de Vicente da Silva, morador no Grão-Pará, para o rei D. João V”. ant.8 de janeiro de 1727, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 10, doc. 872. “Requerimento de Estevão Geraldês Meireles para o rei D. João V”. ant. 6 de abril de 1731, *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 13, doc. 1177. “Carta régia de D. João V, rei de Portugal, a Alexandre de Sousa Freire, governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Grão-Pará”. Lisboa Ocidental, 06 de setembro de 1731. *ABAPP* Tomo V (1906), doc. 337, pp. 347, 348.

Tabela: 1 Produção do açúcar no ano de 1751¹¹⁴

Capitanias	Engenhos	Engenhocas
Pará	24	77
Maranhão	5	43
Guamá	2	-
Total	31	120

Pelo relatório do ouvidor Cruz Diniz, o Pará sobressaiu em relação às outras capitanias, principalmente nas engenhocas, onde se produziam além do açúcar, a aguardente, motivo que levou muitos senhores a abandonarem as atividades açucareiras para se dedicarem à aguardente, em razão da pouca necessidade de mão-de-obra e pelos altos preços que o produto possibilitava.¹¹⁵ Por essa razão, o soberano proibiu durante alguns anos a produção da aguardente, mas os proprietários insistentemente continuaram empregando seus escravos na produção da bebida, interessados nos grandes lucros.¹¹⁶

Entre os proprietários de terras e engenhos, destacou-se Vitoriano Pinheiro Meireles, morador nas proximidades do rio Mearim, na capitania do Maranhão, lugar em que possuía engenhos trabalhados a custo de abundantes escravos. Em 1724, pediu concessão para “reedificar e como de novo erigir nele um engenho de açúcar real de fazer açúcar pela forma das mesmas que V.M. oferta fazer aos que procurarem erigir no dito rio engenhos de açúcar e também pela fertilidade e perduração das canas”. De acordo com o pedido, nessa área “em outros tempos havia muita quantidade de engenhos de que carregavam os navios para este porto que pereceram e foram destruídos pelo gentio do curso que o infestava [e] ainda hoje infesta”. Pinheiro

¹¹⁴ CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial do Pará*. Belém, Editora da UFPA, 1996, pp. 36-37.

¹¹⁵ Para maiores informações sobre as atividades açucareiras na Amazônia para a primeira metade do século XVIII ver: CUNHA, Ana Paula Macedo. *Engenhos e Engenhocas: atividade açucareira no Grão-Pará e Maranhão (1706-1750)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, Belém, 2009.

¹¹⁶ DANIEL, João. *Tesouro descoberto no rio Amazonas (1757-1776)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1976, p. 29.

Meireles expõe ao rei as razões por que pretendia construir engenho, e ao mesmo tempo, as vantagens que o negócio traria, não apenas para si próprio e para os moradores, mas também para a Coroa.

Explicava em seu requerimento que antes existia o engenho Nossa Senhora da Conceição, “que tem redundado em muita utilidade dos dízimos reais e daquele dito povo do Maranhão que dele se tem remediado não tendo antes há mais de vinte e cinco anos nem V.M. na dita utilidade nem o mesmo povo por não haver naquela capitania algum que lá fizesse o açúcar”. Menciona ainda que “agora novamente erigiu outro (...) que tem aprestado de todo o necessário, mas não de escravos bastantes para a dita fábrica”. A falta de mão-de-obra para o desenvolvimento dos engenhos tornava assim um sério problema. Pinheiro Meireles ao relatar a importância da construção dos engenhos apresenta também esse problema que crescia a cada momento com os constantes ataques do gentio do curso que invadia com frequência a área. Ao dar conta disso, o morador argumentava que para ele “como os mais senhores de engenhos que se põem fabricando se facilitará haver lavradores deles (...) e tenham preferência na compra dos escravos de Guiné e tropas de guerra, em tantos daqueles lhe forem necessários racionalmente para as ditas fábricas, pagando anualmente na forma das ordens de V.M.”.

O suplicante alertava que “enquanto não houver estes, nem chegar aquele Estado transporte dos pretos ou escravos de tropas de guerra, conceda V.M. ao suplicante doze casais de índios forros da aldeia do Maracu, missão dos padres da Companhia por seis meses cada ano que são os que dura a safra dos ditos engenhos”.¹¹⁷

Acerca das súplicas de Vitoriano Pinheiro Meireles, o soberano determina ao governador João da Maia da Gama que “a respeito esta preferência na compra dos escravos de Guiné como da as tropas para a tropa de seus engenhos, me pareceu ordenar-vos que na repartição dos ditos escravos assim de Guiné como de índios se repartam com ele a proporção da fazenda que tem a sua necessidade.”¹¹⁸

¹¹⁷ “Requerimento de Vitoriano Pinheiro Meireles a D. João V”. ant. 24 de janeiro de 1724. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 13, doc. 1375.

¹¹⁸ “Para o governador do Estado do Maranhão”. Lisboa, 14 de julho de 1727. *AHU*, códice 270, f. 27.

Pinheiro Meireles, ao longo dos anos, tornou-se um dos grandes donos de engenhos no Estado do Maranhão e, portanto, necessitava de muitos trabalhadores ao cultivo das canas. Anos mais tarde, outra correspondência deste morador é endereçada ao soberano dando conta da falta de mão-de-obra que assolava a sua propriedade, e por essa circunstância pedia a entrega de duzentos escravos do gentio da terra para os seus engenhos de açúcar nas terras do rio Mearim.¹¹⁹ Assim como Pinheiro Meireles, muitos moradores utilizavam a mão-de-obra indígena. No Livro de Registro Geral da Câmara de São Luis, há muitos termos da Junta para a repartição das peças vindas do Pará ao Maranhão para serem distribuídas com os lavradores da região. Em 1712, por exemplo, o capitão José da Cunha Deça recebeu numa repartição uma negra, da mesma forma que outros moradores também beneficiaram-se da repartição das peças vindas do sertão.¹²⁰

Em 1714, a tropa do capitão Antonio Gomes de Andrade trouxe três peças do sertão do Pará e, no decorrer dos anos, outras tropas formadas trouxeram índios para serem vendidos no Maranhão.¹²¹ A falta de mão-de-obra para o incremento da lavoura consolidou-se na região amazônica, reforçando a importância dada aos descimentos de índios e, ao mesmo tempo, o discurso sobre a necessidade de escravos africanos. Estes eram vistos de maneira diferente dos índios, o que certamente reforçava o discurso acerca de sua importância para o crescimento do Estado do Maranhão.

Era o caso de Paulo da Silva Nunes, em 1735, que, em nome das Câmaras e dos moradores, relatava que a “falta de escravos não é como os suplicantes representam, pois há neste Estado muitas casas que possuem 50, 100 e 200 e ainda mais e destas seria a maior parte se os índios não fossem tão sujeitos as mortandades”. A fragilidade dos índios era maior se comparada com os negros “pois lhe apressa a morte a grande impressão que lhe faz nos ânimos a mudança de país e a qualidade da sua compleição que é minimamente frouxa e débil”. Essa característica “os distingue dos escravos de Angola e Costa da Mina, os quais por serem mais fortes e robustos se conservam

¹¹⁹ “Requerimento do sargento-mor Vitoriano Pinheiro Meireles a D. João V”. São Luís do Maranhão, ant. 7 de fevereiro de 1732. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 19, doc. 1955.

¹²⁰ Termo de repartição. São Luis, 23 de agosto de 1712. *APEM*, Livro de Registro Geral da Câmara de São Luis do Maranhão, (1689-1746), f. 60.

¹²¹ Termo de repartição. São Luis, 22 de janeiro de 1714. *APEM*, Livro de Registro Geral da Câmara de São Luis do Maranhão (1689-1746), f. 66.

melhor nesta Capitania, pelo que parece que se apartasse o sangue dos tapuias do serviço do Estado”. Por esta razão, de acordo com Paulo da Silva Nunes “se introduzissem escravos pretos, não só acalmariam as inquietações que aqui reinam de que o único assunto são os tapuias, mas também se obrigaria, digo interesses temporais e espirituais a estes povos ainda que ao princípio reputaria por dura e fatal essa não esperada novidade”. Por essa razão, “nem era possível que houvesse essa penúria de servos que os suplicantes intentam suposto o bárbaro estado que aqui se observa de reduzir os miseráveis tapuias sem mais motivo ou causa do que o ato de apreender e ocupar que vulgarmente chamam amarrar”.¹²²

O discurso em torno da falta de mão-de-obra e a importância dos africanos se incrementaram nos vários anos em que a região sofreu crescentes perdas de índios pelas epidemias de varíola. Durante esse período, o africano ganhou visibilidade nas correspondências trocadas entre as autoridades portuguesas, religiosas e moradores que preocupados com o crescimento da região suplicavam mão-de-obra para salvar, principalmente, as suas lavouras.

2.2 O africano em tempos de varíola

Não se tem informações precisas sobre o lugar de origem da varíola – ou bexiga, como era conhecida no período colonial; é provável que tenha surgido na Índia, mas também é descrita na Ásia e na África; na Europa, matou muita gente e trouxe consequências irreparáveis à população. Desses lugares a doença chegou ao Brasil, mais precisamente à Bahia, em 1563.¹²³ Do mesmo modo que outras regiões do Brasil e das Américas, a Amazônia sofreu sucessivos surtos epidêmicos de varíola, introduzida desde o século XVII, e cuja funesta ação se prolongou, segundo Arthur Viana, até o início do XX, trazendo resultados negativos do ponto de vista socioeconômico, aniquilando parte dos povos indígenas considerados os mais suscetíveis ao contágio.¹²⁴

¹²² “Carta ao rei dando parecer sobre as representações feitas por Paulo da Silva Nunes”. 15 de julho de 1735. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 14, doc. 1343.

¹²³ SCHATZMANYR, Herman G. “A varíola, uma antiga inimiga” *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, vol. 17, nº 6 (nov-dez, 2001), p. 1526.

¹²⁴ Arthur Viana mostra um quadro estatístico da mortandade no século XIX. VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975, pp. 55-75. Sobre o século XVII e

Segundo Dauril Alden e Joseph Miller, a bexiga foi, sem dúvida a doença que mais mortes provocou no Novo Mundo dentre a variedade de enfermidades oriundas da Europa e da África, que aportaram no Novo Mundo.¹²⁵ Na década de 1720, a varíola provocou enormes transtorno à população da Amazônia. A peste teria iniciado na cidade de Belém e rapidamente difundira-se para a capitania do Maranhão e áreas do rio Amazonas, destruindo plantações, apavorando os índios nos aldeamentos missionários e causando severa escassez de mão-de-obra para os cultivos das diversas culturas. Esse fato se repetiu tempo depois. Em 1743, Belém padecia novamente de outra epidemia que durou mais de duas décadas, acompanhada em 1749 por um surto de sarampo. A enfermidade atingiu o sul do Maranhão e o oeste do Amazonas até seus afluentes, o Rio Negro, o Solimões e o Madeira, e vasta região do Estado.¹²⁶ Procuo analisar aqui a propagação da varíola na região amazônica que matou muitos indígenas, problema que, no discurso dos moradores, seria solucionado com os descimentos de mais índios dos sertões e com a vinda de africanos, vista nesse momento como alternativa para resolver o problema de mão-de-obra, que afetou fundamentalmente o desenvolvimento econômico.

2.3. A mortandade dos negros da terra

Ao descreverem os primeiros casos de varíola na América portuguesa, ocorridos em Salvador, entre os anos de 1562 a 1565, Alden e Miller mostram que o vírus disseminou-se por várias regiões, atacando, inicialmente, as missões jesuíticas próximas à Bahia. Estima-se que 30.000 índios morreram num período de 3 a 4 meses

princípios do século XVIII, ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”, pp. 79-114.

¹²⁵ ALDEN, Dauril & Joseph, MILLER. “Out of Africa: The slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831”. *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XVIII, nº 2 (1987), 195-244.

¹²⁶ ALDEN, Dauril. “El Indio desechable en el Estado de Maranhão durante los siglos XVII y XVIII”, *América Indígena*. Vol. XLV, nº 2 (abril-junho 1985), p. 437.

especialmente crianças, uma vez que seu sistema imunológico não resistia às doenças.¹²⁷

Os índios expostos às epidemias apresentavam mais chances de adoecerem e as missões tornaram-se um ambiente propício à transmissão da doença. Elas comportavam muitos nativos vindos de diversos locais da região com diferentes modos de vida. O contato entre índios e missionários, possivelmente, contribuiu para a proliferação da doença.¹²⁸ Conforme Eduardo Neves, os nativos não tinham imunidade a certo tipo de doenças trazidas pelos europeus.¹²⁹ Philip Curtin, ao estudar as epidemiologias pelas migrações, comenta que, no decorrer da história, o aumento da intercomunicação trouxe altas taxas de mortalidades, através de doenças desconhecidas que atacavam as populações cujo ambiente não oferecia nenhuma fonte de imunidade. O autor mostra que a bacia do Atlântico, com “as grandes descobertas”, representavam um cenário de altas taxas de mortalidade, uma vez que os colonizadores, ao mudarem de um ambiente doente para outro são, transmitiam enfermidades às populações não imunes, que se constituíam em hospedeiras dos novos flagelos.¹³⁰

Esse cenário descrito por Curtin, pode ser observado na Amazônia, especialmente entre os índios que, por não resistirem imunologicamente à varíola trazida pelos colonizadores, tornaram-se os hospedeiros para a moléstia. Este fato é comprovado nos números de mortes causadas ao longo dos anos. Na década de 1720, uma epidemia de bexiga dizimou muitos índios, como explicitou o relatório do governador João da Maia da Gama ao rei acerca das consequências da propagação da doença nas populações da

¹²⁷ Segundo Alden e Miller, a doença manifestava-se por dores de cabeça, febre, calafrios e náuseas. Após o declínio destes sinais apareciam brotoejas e mais intensamente no rosto, garganta, braços e mão. Atacavam ainda os órgãos internos causando eventuais insuficiências que traziam mortes para, pelo menos uma em cada quatro vítimas da doença. ALDEN, Alden & Joseph, MILLER. “Out of Africa”. Sobre o assunto ver: SCHATZMANYR, Herman G. “A varíola, uma antiga inimiga”, pp. 1526-27.

¹²⁸ Conforme Alden e Miller, o meio de transmissão mais comum foi via mistura de gotas exaladas por pessoas afetadas e inaladas por aqueles com quem mantinham contato próximo. ALDEN, Alden & Joseph, MILLER. “Out of África”. p.199.

¹²⁹ NEVES, Eduardo Góes. “Os índios antes de Cabral: arqueologia e história indígena no Brasil”. In: SILVA, Aracy Lopes da & GRUPIONI, Luís (orgs.) *A temática indígena na escola*. Brasília: MEC, 1995, p. 174.

¹³⁰ CURTIN, Philip D. *Epidemiology and the Slave Trade*. *Political Science Quarterly*, vol. 83, nº 2 (Jun., 1968), 190-216.

capitania do Maranhão. De acordo com o governador “chegando ao Maranhão o novo bispo desde o Pará” em duas canoas, uma “com seu fato e a outra para os ornamentos e mais fábrica desta (...) vieram alguns e adoeceram alguns índios no caminho”. Adoentados, o bispo “deixou dois na aldeia e vila da capitania do Caeté e passando dali à aldeia do Maracanã deixou nela outros dois e recolhendo-se a esta cidade começaram a adoecer uns sete ou oito”. Com a intenção de solucionar o caso “requerendo-me os oficiais da câmara os pusesse fora e sem embargo de parecer contra a caridade mandei preparar uma casa que se achava fora da cidade e por lhe dois soldados e quem tratasse dos ditos índios”. O contágio se estendeu e alcançou “o resto dos remeiros [que] se tinham recolhido ao convento da Companhia de Jesus e saíram também as bexigas e tinham dado também em casa do sargento que veio por cabo da mesma canoa que veio com o bispo”. Dessa área, a bexiga se propagou para outros lugares “foi estendendo o contágio pouco a pouco [pelo] porto desta cidade e me chegaram as noticias os dois que ficaram na aldeia do Caeté infeccionaram e atearam o contágio na dita aldeia”. A doença alcançou também os índios “que ficaram na de Maracanã” onde “se ateou de tal sorte que levou logo oitenta e tantas pessoas, fora dos que se não sabiam e morreram no mato para onde fugiram, e escaparam alguns e diminuído o contagio se recolheram a aldeia, mas dizem que torna de novo com muita força”.¹³¹

Para Maia da Gama, o contágio ocorreu de maneira incontrolável, pois “nesta cidade foi grandemente até o fim de setembro, porém em outubro ardeu tudo, e daqui passaram a algumas roças dos moradores”, não sendo pior porque os moradores “se retiraram para os matos”. Também morreram outros índios, em torno de “cinquenta ou sessenta ou setenta índios que em virtude da ordem de V.M. meti nas obras da Sé, foram estes morrendo uns atrás dos outros e só escaparam alguns que fugiram e foram morrer ou no caminho ou nas aldeias”. Acrescentou que “não quis livrar aqueles miseráveis que trabalhavam nas ditas obras da Sé e quando de uns a outros chegou o contágio a estas dez ou doze aldeias circunvizinhas que são as da repartição a onde morreram muitos e se despovoaram todas metendo-se no mato aonde escaparam alguns, mas morreram os que iam já feridos do contágio”. A mortandade foi grande em toda a região. O governador ainda lembra que “no Maranhão correu a mesma tormenta e o mesmo

¹³¹ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 757.

contágio das bexigas com igual mortandade a respeito do maior número de escravos que há nesta capitania do Pará”. Segundo o governador, “nesta sim e na cidade como nas aldeias entendo que morreram duas mil pessoas, se não for mais e na de São Luis do Maranhão chegariam ao número de mil ainda que uns e outros moradores fazem muito maior o número, porém este me parece mais ajustado”.¹³²

Com receio da varíola, em fevereiro de 1744, um termo de vereação e requerimento do Procurador da Saúde Francisco Paim da Câmara dava conta da atenção que este Procurador da Saúde prestava em “inquirir noticias da cidade do Pará acerca do contágio das bexigas que há na dita cidade” E da mesma forma “ter cuidado todos os meses requerer abertura do pilouro que neste Senado se fez das pessoas que hão de ir assistir no Turiaçu a terem vigilância que não passem pessoa nenhuma vinda da dita cidade para cá, sem primeiro fazer a quarentena pelo tempo que por este senado é determinado”.¹³³

A epidemia também comprometeu seriamente o crescimento da região, na medida em que sem pessoas suficientes, muitos trabalhos paralisaram, trazendo sérias consequências à sobrevivência dos moradores das duas capitanias. Conforme o governador, “não só para chorar e sentir o desamparo dos enfermos, mas também o dos convalescentes porque como não há ribeira, nem açougue e todos fugiam da cidade”. Dessa maneira, a região padecia com a falta de mão-de-obra pelas mortes, enfermidades e fugas, já que os índios apavorados metiam-se nos matos. Acerca dessas circunstâncias, Maia da Gama relatava que estava sendo de grande importância a participação dos padres da Companhia “que [embora] estivessem até enfermos e moribundos porque continuamente de dia e de noite andavam quatorze padres da Companhia por todas as casas confessando, catequizando, batizando e ajudando o bem morrer e com a sua caridade”.¹³⁴

¹³² *Ibidem*

¹³³ Termo de Vereação e Requerimento do Procurador da Saúde Francisco Paim da Câmara. São Luiz do Maranhão, 20 de fevereiro de 1744. *APEM*, Livro de Acórdãos da Câmara de São Luiz do Maranhão (1742-1746), ff. 71-71v.

¹³⁴ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 757.

A mortandade de índios não se alterou nos anos consecutivos, pois a varíola prosseguiu de maneira irredutível na região. Segundo Dauril Alden, no decurso da epidemia de 1740, 2.000 índios faleceram vítimas das bexigas nas missões do Rio Negro e Solimões; e na boca do Rio Madeira, 700 morreram apenas em uma missão jesuítica.¹³⁵ Este autor argumenta que, são contabilizadas 700 mortes para São Luis, enquanto para Belém e áreas circunvizinhas, 4900 no ano de 1749, e 7600 em 1750. Essa epidemia diminuiu à metade a população da cidade paraense, em razão das mortes e das deserções de índios que abandonavam os locais de trabalhos e as moradas com medo da doença, refugiando-se nos matos, em lugares distantes dos infectados.¹³⁶

De acordo com Alden, a capitania do Pará confirmou, para o ano de 1750, a morte de mais de 18.000 pessoas; no entanto, esses dados são desconsiderados pelos oficiais que prevêm “que as perdas totais excederiam as 40.000”. O número de mortes, certamente, foi superior ao apresentado. O cálculo não incluiu as pessoas que fugiram aos mocambos da redondeza. Além disso, a peste reduziu consideravelmente a navegação nos portos de Belém, na medida em que provocou o afastamento dos comerciantes que negociavam com os moradores.¹³⁷

Por falta de mão-de-obra, em 1750, uma pequena quantidade de canoas deixou esse porto para áreas circunvizinhas à procura das drogas do sertão. Os colonos, sem força de trabalho suficiente, abandonaram as plantações e a população experimentou sérias implicações, por exemplo, o elevado preço da mandioca¹³⁸. O cacau, apesar de ser considerado o principal produto econômico, entre os anos de 1745 a 1753, teve uma queda em relação aos anos anteriores, em decorrência da constante morte de indígenas no baixo Amazonas.¹³⁹

Ainda pela carência de mão-de-obra, o governador Francisco Pedro de Mendonça Gurjão relatou ao soberano a situação de miséria em que os moradores se encontravam.

¹³⁵ ALDEN, Dauril. “El Indio desechable en el Estado de Maranhão durante los siglos XVII y XVIII”, p. 437.

¹³⁶ *Ibidem.*

¹³⁷ *Ibidem.*

¹³⁸ *Ibidem*, pp. 437-438.

¹³⁹ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974, pp. 32 e 85.

Segundo ele, “as fazendas estão reduzidas a maior por falta de quem os cultive”; mais adiante explicava que “achei que na maior parte dela se tinha perdido o cacau, o café por falta de servos que os apanhassem”. O governador argumentava que “alguns poucos que escaparam os não podem dispensar do trabalho das roças para a sua sustentação e asseguro a V.M. com a verdade de fiel vassalo que a decadência e a ruína total daqueles moradores me moveu à maior compaixão, pois vejo que estão em termos de não subsistir”. Para Mendonça Gurjão, “só pelas listas das aldeias que a V.M. apresento consta falecerem nelas, e nas fazendas dos religiosos desta cidade o número de dez mil setecentos, setenta e sete, que juntos com sete mil e seiscentos dos moradores da mesma cidade importam dezoito mil trezentos e setenta e sete como consta do resumo junto”. Nesse número não constam “as inumeráveis fazendas desta capitania, nem as vilas da Vigia, Caeté e Cameté e as mais pessoas que andam dispersas pelo sertão, que fazendo uma proporcionada conta ou orçamento a todas há de chegar a quarenta mil”¹⁴⁰.

A falta de trabalhadores acarretou o atraso das obras na região. Em 1750, D. João, respondendo ao ouvidor geral da capitania do Pará comentava que as obras da Câmara e cadeias estavam paradas devido à falta de trabalhadores. Em razão disso, tinha ordenado que “para a dita obra pelo que era preciso para o seu adiantamento se preenchesse o número de índios que lhe estava determinado de outras aldeias donde mais comodamente possam ser tirados sem ofensa da repartição do povo e do meu serviço”¹⁴¹.

O impacto das epidemias foi sentido praticamente em todos os cantos da Amazônia. Charles Marie de La Condamine, em suas viagens pela região, relatou que não partiu do Pará para Lisboa no início do mês de dezembro de 1743 por “dificuldade de formar uma equipagem de remadores” pelo fato de que a maior parte dos índios se dispersava, procurando abrigo nos matos ou nas aldeias das redondezas, comprometendo o

¹⁴⁰ “Carta do governador do Estado do Maranhão, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão a D. João V”. Pará, 13 de agosto de 1750. *AHU*, Avulsos (Pará), doc. 2982.

¹⁴¹ “Para o ouvidor geral da capitania do Pará”, Lisboa, 19 de maio de 1750. *AHU*, códice 271, f. 166.

andamento dos trabalhos na capitania do Pará, dada a sua importância como força de trabalho.¹⁴²

Após longos anos em que a população padecia com a propagação descontrolada da varíola, os moradores, preocupados com a redução da mão-de-obra, experimentaram alguns métodos preventivos, que embora não surtiram o mesmo efeito que a vacina¹⁴³, certamente ajudaram no controle da doença. La Condamine referiu-se às práticas de cura utilizada por um religioso pertencente à ordem dos carmelitas, mais ou menos pelo ano de 1728. Após informações sobre o método da inoculação na Europa, este padre, morador nos arredores do Pará, tratou de aplicar o remédio em seus índios na medida em que “tornava pelo menos duvidosa uma morte que era certa”. Conforme o letrado francês, o missionário perdera “a metade dos índios; muitos outros caíam diariamente”; mas após a inoculação nos índios bons, cessaram as mortes, fato que se repetiu com um religioso do rio Negro, que ao experimentar o tratamento nos seus escravos obteve bons resultados.¹⁴⁴

Nesse período, em que a varíola vitimou boa parte da população, o governador em carta relatou que “também eu fui castigado, não só na aflição que padei de meses rodeado de lágrimas e de choros, mas também o desamparo geralmente de todos em o poder remediar”. Para amenizar a situação, o governador também utilizou métodos para combater a varíola ao relatar suas mezinhas, “fazendo com os meus remédios não muito decentes, mas úteis depois que se acabaram os [buzuarticos] que era a infusão do

¹⁴² LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 113.

¹⁴³ A vacina somente surgiu no final do século XVIII, pelo médico inglês Edward Jenner e introduzida na Amazônia, posteriormente, de maneira resistente pela população, contrária ao uso do medicamento. No entanto, é importante ressaltar que antes disso, a população experimentou a inoculação, métodos preventivos para conter a varíola. VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*, pp. 43, 44. Para maiores informações sobre a varíola no Brasil ver: CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996; CHALHOUB, Sidney et al. (org.). *Artes e ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

¹⁴⁴ LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*, p. 114.

esterco do cavalo (...) e vinhos enxofrados e o mesmo enxofre moído e preparado na forma em que usava dele Hipócrates”.¹⁴⁵

Apesar da experiência desses métodos muitos índios morreram vítimas da bexiga, graças às condições de vida em que se encontravam organizados nas aldeias missionárias e nos locais de trabalho que favoreciam a disseminação da epidemia, em especial nos índios recém-descidos dos sertões.¹⁴⁶ La Condamine, ao descer e explorar o rio Amazonas, ainda observou que os índios, com medo da varíola, geralmente procuravam refúgio nas aldeias circunvizinhas, onde a incidência de contágio nos antigos índios aldeados era menor que nos recém-descidos. Estes viviam “como animais anfíbios, tão frequentemente n’água como em terra endurecidos” e pintavam “o corpo de urucum, de jenipapo e de diversos óleos gordos e espessos”, práticas culturais que ajudavam o desenvolvimento da doença, pois faziam com que a transpiração da pele não se realizasse normalmente. Para La Condamine, os africanos resistiam mais à varíola que os índios por não utilizarem as mesmas práticas; por essa razão, o cientista entendia que um índio descido havia pouco tempo dos matos e atacado pelas bexigas era considerado “um homem morto”.¹⁴⁷

Contudo, é importante destacar que os escravos africanos também sofreram o contágio da varíola. No desenrolar da epidemia que assolou a região na década de 1720, por meio de uma correspondência de Maia da Gama ao rei, tem-se notícias que um missionário tivera dois de seus escravos de Angola atingidos pelo mal da bexiga. Segundo esse governador, diante da falta de pessoas para acudir os doentes durante os violentos casos de varíola e “como todos fugiam do contágio não havia quem sangrasse (...) para continuar o seu trabalho e eu cheguei a estar só com um soldado e um

¹⁴⁵ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 757.

¹⁴⁶ As mortes ocorriam em razão da difusão rápida da varíola entre as populações indígenas. Segundo Herman G. Shatzmany, a transmissão da bexiga ocorria com certa lentidão, através do contato muito próximo com o doente, e se dava por meio de pequenas gotas de saliva e secreções do nariz. Após a transmissão, o vírus ficava incubado em média 12 a 14 dias e logo apareceriam os sintomas marcados por febre elevada, mal estar e prostração, acompanhados de forte cefaleia e dor lombar e, posteriormente, exantema com outros sintomas durante a fase da doença. SCHATZMANYR, Herman G. “A varíola, uma antiga inimiga”, pp. 1526-27.

¹⁴⁷ LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*, pp. 113-14.

sargento de guarda” se não fosse o auxílio de um religioso, “com o empréstimo de dois escravos de Angola que já tinham tido bexigas”, sem os quais, explica o governador, “me seria preciso ir eu com os meus criados buscar todo o necessário assim como eu o fazia com eles dentro de casa para a cura dos índios”.¹⁴⁸ Perante esse caso, surgiu o argumento que outros escravos, no decorrer nos anos em que a varíola se espalhou de maneira incontrolável na região, podem ter sido atingidos pela doença, já que eram considerados os maiores transmissores da peste no Estado do Maranhão, da mesma forma que em outras partes do Brasil.

2.4.O tráfico e a varíola

É comum na historiografia a associação entre o tráfico negreiro e a mortandade de escravos. Segundo Alden e Miller, o Brasil, como um grande importador de escravos recebeu regularmente embarcações carregadas de africanos, muitos dos quais transportavam doenças.¹⁴⁹ Marcelo de Assis constatou que o tráfico matou parte da escravatura na cidade do Rio de Janeiro, principalmente no período de maior desembarque de escravos. Os cativos, ao descerem dos navios contaminados, tornavam “suporte para o transporte de patógenos e microvidas” que proliferavam nas regiões cariocas.¹⁵⁰

Na Amazônia, a transmissão da varíola não ocorreu de maneira diferente do Rio de Janeiro ou de outras regiões do Brasil. De acordo com Rafael Chambouleyron, a varíola se propagou desde o século XVII desencadeada pelo comércio negreiro e resultou na morte de muitos indígenas, o que, por sua vez, impulsionou a vinda de mais africanos para suprir de mão-de-obra o desenvolvimento da região.¹⁵¹ Esse problema continuou no século seguinte. Em decorrência da irrupção da epidemia da década de 1740, o governador Francisco Pedro de Mendonça Gurjão, preocupado com os problemas que a

¹⁴⁸ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 757.

¹⁴⁹ ALDEN, Alden & Joseph, MILLER. “Out of Africa”, p. 205

¹⁵⁰ ASSIS, Marcelo Ferreira de. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830*, p. 10.

¹⁵¹ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Escravos do Atlântico equatorial”, pp. 79, 80, 81, 83.

peste acarretara, advertia D. João sobre “o formidável contágio de que dei conta a V.M. nos navios passados (...) ainda que pôs termo a sua veemência está presentemente afligindo todos os moradores desta capitania com os seus irremediáveis efeitos”. Esse contágio das embarcações provocou a “todos a maior consternação com a morte dos seus escravos”, por isso “não têm quem apanhe os frutos das fazendas que são todos os seus haveres, nem quem refaça as mais lavouras, que nestas terras se não podem dispensar”. Também relatava que a população experimentava em decorrência disso uma “fome considerável de farinha”.¹⁵²

Os navios constituíam um dos meios para a disseminação da varíola certamente pelo modo com que os escravos acomodavam-se nos porões das embarcações negreiras durante a viagem atlântica. O acanhado espaço, relacionado às características infecto-contagiosas da doença, contribuiu para que muitos escravos fossem atingido pela varíola. Esta questão se tornou um dos maiores tormentos para os responsáveis pelo comércio negreiro. Em 1721, o soberano expunha ao Procurador da Saúde do Maranhão o risco da averiguação dos navios que aportassem na região para descarregar os negros do assento que se firmara com Diogo Moreno Franco.¹⁵³ O soberano preocupava-se porque os navios, ao aportarem em São Luis do Maranhão e Belém do Pará a fim de descarregarem escravos, representavam um risco para a transmissão da doença, pois os infectados, ao entrarem em contato direto com as populações indígenas, transmitiam o vírus. Este se movia rapidamente e contagiava outros índios que não estavam previamente preparados para um contato próximo com os africanos recém-chegados do além mar.

Por essa razão, as epidemias ensejavam gravíssimos problemas de abastecimento de mão-de-obra, desencadeando o descimento de mais índios para repor a força de trabalho. Em 1725, o ouvidor-geral da capitania do Pará, José Borges Valério, noticiou a propagação da bexiga na cidade de Belém do Pará, ao mesmo tempo em que relatou a falta de trabalhadores escravos para o cultivo das lavouras. Para Borges Valério teria a

¹⁵² “Carta do governador do Estado do Maranhão, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão a D. João V”. Pará, 13 de agosto de 1750. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2982.

¹⁵³ “Para o procurador da saúde da Capitania do Maranhão. Diogo Moreno Franco e sobre lhe não por em impedimento do seu assento para aquele Estado”. Lisboa, 1 de agosto de 1721. *AHU*, códice 269, ff. 168v-169.

epidemia “levado nesta cidade muitos brancos e mais de mil escravos, principalmente índios, que são o instrumento necessário a todo o comércio e sustentação dos povos, sem os quais se não pode subsistir”.¹⁵⁴

Já o governador escrevia ao soberano sobre “o provincial de Nossa Senhora do Carmo o padre José dos Santos Catarina (...) em que representa a necessidade em que se acham os seus conventos [pela] falta de escravos pelo segundo estrago que nele fez o contágio das bexigas”. Para repor a falta de mão-de-obra, pediam mercê para se lhes “conceder licença para poder mandar descer à custa dos dois conventos do Maranhão e do Pará 200 casais de índios 100 para cada um dos ditos conventos dos ditos sertões ou escravos legitimamente resgatados”. E ainda acrescentavam que poderiam ser “ou forros que voluntariamente quiserem estar de baixo da administração e da doutrina dos prelados e dos religiosos dos ditos conventos”.¹⁵⁵ O próprio rei, em carta ao governador, reconhecia as queixas do religioso, e a “necessidade em que se acham os seus conventos, faltos de escravos pelo rigoroso estrago que nele faz o contágio das bexigas”.¹⁵⁶

Além dos descimentos indígenas, os moradores, as autoridades e os religiosos procuraram remediar-se também com a mão-de-obra africana. Em 1749, os oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará lamentavam-se ao rei que se achava “toda esta capitania no deplorável estado de uma rigorosa epidemia que a toda ela tem reduzido à miséria e penúria de seus princípios, sendo mais considerável o estrago na escravatura dos quais estão os moradores destituídos que servem as suas lavouras e culturas”. Os oficiais prosseguiram argumentando que tal situação acarretaria “grande decadência a Real Fazenda de V.M. se a devida providência que esperamos na real proteção de V.M. nos não socorrer por meios de algumas tropas de resgate e repara tão grande dano”. Com o propósito de amenizar a carência de mão-de-obra, os oficiais acrescentavam “rogamos e pedimos humildemente a V.M. se compadeça destes seus necessitados

¹⁵⁴ “Carta de José Borges Valério a Dom João V”. Belém, 8 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 768.

¹⁵⁵ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 13 de setembro de 1726. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 855.

¹⁵⁶ “Carta de D. João V para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa Ocidental, 29 de outubro de 1727. *ABAPP*, tomo II (1902), doc. 197, pp. 198, 199.

vassallos concedendo-se as referidas tropas de resgates, para por meio delas se irem refazendo de servos, pois a maior parte das fazendas hoje se acha despovoadas”. Na ocasião os oficiais pediam também “como este remédio não seja ainda bastante a reforma de tantos milhares de escravos perecerão nesta peste, rogamos a V.M. se digne mandar alguns navios de pretos para estes serem repartidos com os moradores”.¹⁵⁷

Embora os navios negreiros transmitissem a varíola, os africanos representavam uma maneira dos moradores suprirem a decadência em que o Estado do Maranhão encontrava-se com a propagação dessa e de outras doenças que colaboraram para a redução da força de trabalho na região. Nos primeiros anos do século, precisamente no ano de 1709, José da Cunha Deça prejudicado nos seus negócios da lavoura pelas fugas e mortes de boa parte de seus escravos, solicitou ao rei providências para ajudá-lo a reerguer os engenhos de açúcar que possuía. Em resposta ao pedido do suplicante, D. João ordenou ao governador Cristóvão da Costa Freire “dar dos negros que forem por conta de minha fazenda a esse Estado, pagando-os em termo de três anos, na forma que se observa com os moradores desse Estado”.¹⁵⁸

No decorrer dos tempos, a varíola continuou comprometendo as diversas culturas, igualmente as outras atividades que dependiam exclusivamente da mão-de-obra indígena. Os moradores sem recursos financeiros para socorrer suas plantações não hesitavam em reclamar atenção do soberano. No ano de 1726, Jerônimo Vaz Vieira, morador na capitania do Pará, informou ao rei que “de dois engenhos um real de açúcar (...) e outro de fazer aguardente e com eles recebe a fazenda de V.M. e grandes lucros nos dízimos que deles se pagam e nos anos passados lhe morreram mais de cinquenta escravos operários dos ditos engenhos por causa da epidemia que é notório houve naquele Estado”. Acerca do ocorrido, o suplicante informava que experimentara “grandes perdas por não ser possível moerem dois engenhos ao mesmo tempo sem a

¹⁵⁷ “Carta dos oficiais da Câmara da cidade de Belém a Dom João V”. Belém, 30 de maio de 1749. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2917.

¹⁵⁸ “Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 26 de fevereiro de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), pp. 33-34

gente que é preciso (...) resulta também as reais rendas de V.M. o prejuízo de lhe não poder contribuir com os seus dízimos”.¹⁵⁹

Vaz Vieira reclamava que a morte dos trabalhadores em decorrência das epidemias tornava sem efeito os seus engenhos. Não dispondo de mão-de-obra, os engenhos deixavam de produzir, causando danos à arrecadação dos dízimos da Coroa, razão por que solicitara o envio de escravos africanos. Relatava ainda que “da costa da Guiné costumam ir àquele porto [Pará] alguns navios carregados de escravos para se venderem para os moradores que deles necessitam os quais se repartem por eles distributivamente e o suplicante necessita ao menos de vinte”. Para acalmar o problema, o suplicante “pede a V.M. lhe faça mercê mandar passar ordem ao governador do Estado do Maranhão e que chegando aquele porto navio com carga de escravos para se venderem faça dar ao suplicante pelo seu justo preço vinte dos ditos escravos para com eles poderem continuar sua moenda os referidos engenhos”.¹⁶⁰

Na década de 1740 frente às sérias implicações que a peste causou na região, o próprio governador solicitou escravos da costa africana para remediar os moradores que padeciam seriamente as implicações da varíola. Acerca da questão, o Conselho Ultramarino relatava ao rei que o governador Francisco Pedro de Mendonça Gurjão representara o “deplorável a que se acha reduzida a cidade do Pará, suas aldeias e fazendas daqueles moradores pelo grande número de índios e mestiços que devorou o contágio que ali se contaminou”. Para ajudar a população a se recuperar do mal que a peste causara, parecia conveniente ao governador “socorrer aquele altíssimo povo mandando-se sem demora algumas carregações de escravos da costa da Mina, Guiné e Ilhas de Cacheu” E acrescentava, segundo o relatório do Conselho Ultramarino, “com ordem de serem naquelas capitânicas despendidos pelos moradores à proporção das suas lavouras e necessidade, ficando obrigados os que os receberem a pagar o custo à Fazenda Real”.¹⁶¹

¹⁵⁹ “Requerimento de Jerônimo Vaz Vieira a D. João V”. Maranhão, ant. 12 de junho de 1726. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 824.

¹⁶⁰ *Ibidem.*

¹⁶¹ “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 16 de maio de 1750. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa. 31, doc. 2976.

Ao examinar a proposta do governador, no Conselho, manifestou-se o procurador da Fazenda Real, a quem pareceu que os negros poderiam vir de Angola “e ainda quando V.M. prontamente quisesse socorrer o Maranhão podia do mesmo reino tirar os escravos que se julgassem precisos sem que nisto se fizessem grande violência aos senhores que podiam obrigar se a vendê-los pela utilidade pública”. Argumentava ainda “que no seu conceito se verificava igualmente em se acudir o Maranhão e em se tirarem de Portugal os negros que levam introduzindo já com demasiado excesso”.¹⁶²

Diante da solicitação do governador e do parecer do procurador, o Conselho Ultramarino relatava “que se pode tomar para fornecer as capitanias do Pará e do Maranhão de cultores que supram a falta dos índios de que o governador dá conta e de se facilitar naquelas capitanias a introdução dos pretos de África como já se praticou em outra ocasião”. Embora favorável ao envio de africanos, o Conselho Ultramarino ressaltava que “não pode ser conveniente fazer esta introdução por conta da Real Fazenda, como aponta o governador, mas por meio de um assento que se pode contratar com algum homem de negócio, obrigando-se este a introduzir um competente número de escravos”. Também argumentava o Conselho que se podia persuadir “homens de negócios introduzirem por sua conta alguns pretos nas ditas capitanias”, tendo para isso algumas vantagens fiscais.¹⁶³

Ainda no mesmo ano, o governador dava conta da necessidade de mão-de-obra que a região necessitava, pois “a grande decadência e consternação deste povo já não pode melhorar de fortuna sem o poderoso auxilio de V.M. mandando por conta da sua Real Fazenda socorrer os moradores com prontas carregações de escravos das Ilhas de Cacheu, Costa da Mina, e Guiné tudo na forma que ponderei na referida conta”. Caso o soberano não atendesse esse povo “certissimamente se segue a última ruína desta capitania, e da demora também um grave prejuízo aos seus moradores e considerável diminuição nos dízimos de V.M.”.¹⁶⁴

Nesse momento delicado que a região vivenciava grandes perdas humanas, o escravo africano era visto como uma alternativa para os moradores e as autoridades reerguerem

¹⁶² *Ibidem.*

¹⁶³ *Ibidem*

¹⁶⁴ “Carta do governador do Estado do Maranhão, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão a D. João V”. Pará, 13 de agosto de 1750. *AHU*, Avulsos (Pará), doc. 2982.

a economia decadente pela falta de braços para salvar a agricultura – nos períodos de varíola, assim como no decorrer da colonização. Em diversos papéis enviados do Maranhão para o reino, o escravo africano era associado à ideia de crescimento econômico, relação que se tornava evidente nos tempos das epidemias de varíola em que os colonizadores suplicavam ao soberano carregações de escravos da costa africana para acudir seus negócios no Estado do Maranhão.

Geralmente, a Coroa atendia a essas solicitações, já que os moradores sem trabalhadores não produziam a cultura dos diversos produtos, necessários ao pagamento dos dízimos à Fazenda Real, argumento que em muitos casos serviu de justificativa aos moradores para suplicarem por mão-de-obra. Como mencionou exemplar e astutamente Jerônimo Vaz Vieira, a morte de trabalhadores “resulta também às reais rendas de V.M. o prejuízo de lhe não poder contribuir com os seus dízimos”.¹⁶⁵

Baseada nesse discurso, a Coroa estimulou o tráfico negreiro para atender os lavradores das duas capitanias com carregamento de escravos, a exemplo da entrega dos escravos a José da Cunha Deça, e aos demais moradores que ao receber os escravos, endividavam-se com a Fazenda Real.¹⁶⁶

Além disso, a introdução de africanos significava indiretamente um aumento na arrecadação dos dízimos reais, beneficiando-se a Fazenda Real desse comércio não apenas nos anos em que a região foi acometida pelos surtos de bexigas, mas ao longo do tempo em que a falta de mão-de-obra possibilitou ao tráfico dinamizar a vinda e, conseqüentemente, a comercialização de escravos no Estado do Maranhão. É nesse contexto que podemos entender o comércio negreiro para a região amazônica durante a primeira metade do século XVIII.

¹⁶⁵ “Requerimento de Jerônimo Vaz Vieira a D. João V”. Maranhão, ant. 12 de junho de 1726. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 824.

¹⁶⁶ “Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 26 de fevereiro de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), pp. 33-34

Capítulo III

Da Costa africana ao litoral amazônico

De acordo com Arthur Cezar Ferreira Reis, os primeiros escravos africanos chegaram à Amazônia trazidos pelos ingleses, que os introduziram no extremo norte do Brasil entre os fins do século XVI e início do XVII, para o cultivo da terra.¹⁶⁷ No decorrer do tempo, os portugueses, ao assentarem as bases da colonização, incentivaram gradativamente o tráfico negreiro por meio de assentos com os homens de negócios e, sobretudo, através da regulamentação de companhias de comércio, que marcaram a história da escravidão na região amazônica, em destaque no período pombalino.

Em nenhum momento quero desconsiderar a importância das companhias de comércio, mas pretendo mostrar que no período joanino, embora não existisse o estabelecimento dessas companhias, o tráfico negreiro se manteve incentivado pela Coroa. Assim, analiso neste capítulo o comércio negreiro, destacando algumas de suas características e as circunstâncias que possibilitaram a organização de uma rota entre a costa africana e o litoral amazônico. Para finalizar o capítulo, busco, ainda que de maneira fragmentada, contabilizar os números de escravos desembarcados.

3.1.O Maranhão na rota do Atlântico

3.1.1.Comércio entre Portugal e o Estado do Maranhão

Até meados do século XVIII, o Estado do Maranhão era formado pelas capitânicas reais do Pará, do Maranhão, do Piauí e por outras capitânicas particulares. Nesse período a economia baseava-se na agricultura e na coleta das drogas do sertão; alguns desses produtos, como o cravo, a salsa, o café, a baunilha e o cacau destacaram-se nas trocas comerciais entre a Amazônia e Portugal.¹⁶⁸

¹⁶⁷ REIS, Arthur Cezar Ferreira. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, pp. 347-53.

¹⁶⁸ Sobre as dificuldades apresentadas pelos moradores daquela Capitania quanto ao pagamento de suas fazendas aos mercadores, por estes últimos não aceitarem o cacau como moeda de troca, preferindo o cravo. “Carta dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para o rei D. João

Ao longo dos anos, a exportação do cacau cresceu significativamente, tornando-se o produto mais procurado da Amazônia na década de 1730, momento em que atingiu índices altíssimos de vendas. Segundo Dauril Alden, no período de 1730 a 1744, o cacau representava 90,6% do total de exportações registradas em Belém.¹⁶⁹ Este fato demonstra que a região amazônica, em especial a capitania do Pará, teve um papel fundamental na exportação de gêneros naturais. Provavelmente por essa razão, o governador João da Maia da Gama chamava a atenção do rei para o tratamento da fábrica do algodão, que poderia render bons lucros e aumentar o comércio dos moradores.¹⁷⁰

Da mesma forma, a Coroa portuguesa incentivou, no passar dos anos, outros produtos, a exemplo do café e do tabaco. Esses produtos receberam cuidados do soberano, que proibiu a introdução no Estado do Maranhão dos gêneros cultivados em países estrangeiros. Essa norma visava desenvolvê-los através de uma política de valorização na Amazônia, para afastar a concorrência dos produtos cultivados em outros países.¹⁷¹

Entretanto, a economia e o comércio não giravam apenas em torno das drogas do sertão, mas de outros produtos que no decorrer da colonização foram incentivados pela Coroa portuguesa. É o caso da atividade açucareira, para cujo desenvolvimento o governo doou inúmeras sesmarias aos colonos, em diferentes áreas da região, além de frequentemente conceder licença de descimentos indígenas e escravos africanos para a expansão dos engenhos de açúcar e aguardente.

V”. Belém do Pará, 26 de Julho de 1708. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 5, doc. 426. Para maiores detalhes sobre a moeda natural e moeda metálica, ver: LIMA, Alan José da Silva. *Do “dinheiro da terra” ao “bom dinheiro”. moeda natural e moeda metálica na Amazônia Colonial (1706-1750)*, dissertação de mestrado, UFPA, 2006.

¹⁶⁹ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*, p. 32

¹⁷⁰ “Carta de D. João para João da Maia da Gama, governador do Maranhão”. Lisboa, 25 de março de 1722. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), p. 189.

¹⁷¹ “Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V” Lisboa, 6 de março de 1741. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 24, doc. 2222; “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 26 de junho de 1742. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 24, doc. 2311; “Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Maranhão, João Ferreira Dinis de Vasconcelos, para o secretário do Conselho Ultramarino, Manuel Caetano Lopes de Lavre”. São Luís do Maranhão, 14 de agosto de 1736. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 22, doc. 2314.

Ao lado dessas atividades, a extração de madeiras dinamizou o comércio no Estado do Maranhão. Geralmente as madeiras permaneciam na região, utilizadas na construção de navios e demais negócios¹⁷², ou deixavam os portos da Amazônia em inúmeras embarcações vindas de Lisboa. Essas embarcações aportavam trazendo cal, ferragens, panos de algodão, munições, moedas, gêneros alimentícios e outros itens aproveitados largamente nos trabalhos da região (quadro 1 e 2).¹⁷³ Ao retornarem, transportavam os gêneros da terra que se destinavam à Casa da Índia e Mina, alfândega responsável pelo controle das mercadorias entradas e saídas de Lisboa (quadro 4).¹⁷⁴

No transcorrer das viagens, muitas embarcações não chegaram ou mesmo retornaram, em decorrência dos frequentes naufrágios, certamente ocasionados pelos ventos e correntes marítimas que atrapalhavam a navegação (quadro 3). Talvez por esse motivo, em algumas correspondências o rei ordenava aos mestres de embarcação para transitarem nos meses de março e abril, período de maiores calmarias. As embarcações também enfrentavam, no decorrer do trajeto, os sequestros ordenados pela Fazenda Real e pela própria Coroa, que não raramente comprometiam o comércio. Além desses problemas, as embarcações estrangeiras aportavam na região para comercializar com os moradores e tiravam o sossego dos portugueses, que proibiam a entrada desses navios na região. Em 1728 o governador Alexandre de Sousa Freire comunicou ao monarca sobre o estrangeiro João Matias, que negociava na capitania do Pará, e que deveria ser

¹⁷² “Requerimento de Diogo Manem ao rei D. João V”. ant. 23 de fevereiro de 1743. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 27, doc. 2768.

¹⁷³ “Provisão (minuta) do rei D. João V para o governador e capitão-general do Estado do Maranhão Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 24 de novembro de 1711. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 6, doc. 475; “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 22 de setembro de 1727. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 10, doc. 931; “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V”. Pará, 24 de setembro de 1732. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa. 14, doc. 1314; “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa ao rei D. João V”. Belém do Pará, 20 de setembro de 1733. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 15, doc. 1418.

¹⁷⁴ “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Galvão da Fonseca, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 28 de maio de 1720. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 6, doc. 552.

preso e levado para Lisboa.¹⁷⁵ No mesmo ano, o provedor e os deputados da Mesa dos Homens de Negócios solicitavam medidas para controlar o comércio feito por navios estrangeiros nas capitanias do Maranhão e Pará.¹⁷⁶ As autoridades procuravam restringir a atuação dos comerciantes estrangeiros na região amazônica. Em 1732 o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, escreveu para José Carvalho de Abreu sobre o requerimento dos senhorios de quatro navios, que pediam que passasse ordem a José da Serra, para que de modo nenhum fretasse navios estrangeiros.¹⁷⁷ Em 1734, esse governador deu conta ao rei acerca das arribadas de embarcações vindas de outros países aos portos do Brasil.¹⁷⁸ Provavelmente tenha sido por problema dessa natureza que o rei repassou para o governador do Maranhão, o alvará que proibia esses navios de comercializarem no Estado do Brasil.

Apesar desses problemas de ordem política, no decorrer dos anos, muitas embarcações saídas de Lisboa cruzaram o Atlântico rumo à região amazônica. Algumas não carregavam apenas produtos manufaturados trazidos nos porões de cargas, mas escravos, fonte de comércio com a qual os portugueses buscaram lucrar em outras margens do Atlântico, uma vez que, o tráfico negreiro inseriu-se no comércio que os portugueses realizaram com os habitantes do Estado do Maranhão.

3.1.2. Lisboa, África e Amazônia: um comércio de base triangular

Dentro do comércio atlântico, o Estado do Maranhão configurou-se também como uma área importadora de escravos das diferentes áreas da costa africana, que na maior parte do reinado de D. João V formava uma extensão do comércio lusitano, que a Coroa

¹⁷⁵ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei D. João V, em resposta à provisão de 23 de Março de 1728”. Belém do Grão-Pará 16 de 1728. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 11, doc. 976.

¹⁷⁶ “Requerimento do provedor e deputados da Mesa dos Homens de Negócios para o rei D. João V”. ant. 28 de julho de 1728. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 16, doc. 1664.

¹⁷⁷ “Aviso do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, para José Carvalho de Abreu”. Lisboa, 12 de abril de 1732. *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 19, doc. 1976.

¹⁷⁸ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, José da Serra, para o rei D. João V, em resposta à provisão de 25 de Fevereiro de 1734”. Belém do Grão-Pará, 3 de agosto de 1734. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 16, doc. 1517.

e os homens de negócios empreenderam no Ultramar. Este comércio baseava-se na venda de manufaturados e na compra de gêneros da terra, envolvendo os moradores da Amazônia e os comerciantes de Lisboa.

As embarcações, antes de chegarem aos portos da Amazônia, construíam um trajeto Lisboa-África, em que os portugueses negociavam os escravos e os remetiam para o Estado do Maranhão. Em 1746 o mestre piloto Antonio Nunes de Sousa solicitou ao rei bilhete para continuar viagem ao Maranhão com escala em Cacheu, onde buscaria escravos.¹⁷⁹ Geralmente, ao retornarem, as embarcações levavam os gêneros da terra que, grosso modo, formavam elementos importantes para dinamizar o comércio marítimo (quadro 1, 2 e 4).¹⁸⁰

Os portugueses compravam escravos na África, vendiam aos colonos na Amazônia e ao mesmo tempo compravam as drogas do sertão, remetendo-as a Portugal. Parte desses gêneros certamente servia para aquisição de mais escravos. Em 1721, D. João ordenou ao governador Bernardo Pereira de Berredo enviar sementes de cacau ao governador de Pernambuco para serem entregues ao Provedor da Fazenda da Ilha do Príncipe, pelos navios que comercializavam e resgatavam escravos na Costa da Mina.¹⁸¹ No ano seguinte, tratando da carta do governador João da Maia da Gama, “sobre vários pontos que inculcais para aumentarem os moradores desse Estado em cabedais”, o rei mencionava que “um deles [era] a grande falta que lhe faz não terem escravos da Costa de Guiné e o poderem-se remediar mandando ao resgate com os gêneros que têm a terra, como são os tabacos, e algodões”.¹⁸²

O tráfico estabelecido para a Amazônia obedecia a uma rota triangular tendo como pontos de referência Lisboa, África e o Estado do Maranhão, posto que as embarcações com mercadorias saíam de Portugal até as costas africanas, permutavam esses produtos com escravos, rumavam à região amazônica, e posteriormente retornavam a Lisboa

¹⁷⁹ “Requerimento do mestre piloto António Nunes de Sousa ao rei D. João V”. ant. 9 de dezembro de 1746. AHU, Avulsos (Maranhão), caixa 29, doc. 2993.

¹⁸⁰ “Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V”. Lisboa, 15 de maio de 1750. AHU, Avulsos (Maranhão), caixa 31, doc. 3212

¹⁸¹ Secretaria da Capitania do Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berrêdo e Castro, Lisboa Ocidental, 20 de setembro de 1721, caixa 8, doc. 41.

¹⁸² “Carta de D. João para João da Maia da Gama, governador do Maranhão”. Lisboa, 25 de março de 1722. ABNRJ, vol. 67 (1948), p. 189.

carregando as drogas do sertão. Assim, o tráfico ocorrido à Amazônia diferenciou-se do de outras áreas do Brasil, que então baseavam-se numa rota bilateral estabelecido diretamente entre a África e os portos brasileiros. De acordo com Jean-Baptiste Nardi, o tráfico bilateral ocorreu devido a problemas internos e ao enfraquecimento do poder político português, que deu margem para os traficantes buscarem mão-de-obra na África,¹⁸³ fato diferente da Amazônia, onde o poder real se manteve constante em vários momentos da colonização.

¹⁸³ NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e Tráfico Negroiro*, pp. 28-29.

Quadro 1 – Embarcações entradas no Estado do Maranhão e Grão-Pará

Ano	Procedência	Destino	Embarcação	Capitão	Observações	Fonte
1708	Costa da Mina	Maranhão	Navio Nossa Senhora do Monte e Santo Antonio	José de Azevedo	Trouxe 87 escravos	AHU, Cód. 268, f. 242
1712	Lisboa	Maranhão	Navio São João de Deus e Santa Rosa	João Batista Solano	Há três meses que estava pronto para seguir viagem a Lisboa. Passagem pela costa do Maranhão	AHU-MA, doc. 1142.
1714	Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné	Maranhão	Santo Antonio e Almas e Nossa Senhora do Bom Sucesso	Domingos Veloso da Fonseca	Trouxe 356 escravos	BDTCE
1715	Costa da Mina	Estado do Maranhão	–	–	Trouxe 85 escravos	BDTCE
1721	Lisboa	Pará	Navio Anjo São Gabriel	Francisco Lopes de Sousa	Transportava gêneros da terra para o reino.	AHU-PA, doc.587
1724	Lisboa	Pará	Galera Santa Catarina e Almas	Antonio da Luz	Transportou preso Pedro Paulo Gueses.	AHU-PA, doc. 714
1728	Lisboa	Estado do Maranhão	Navio	José Coutinho	Teve usurpados alguns produtos carregados de seus navios.	AHU-MA, doc. 1776
1731	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana	–	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	AHU-PA, doc. 1202
1732	Lisboa	Pará	Navio Congresso	José Barreto	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	AHU-PA, doc. 1309
1732	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora da Nazaré e Congresso	–	Remessa de lista	AHU-PA, doc. 1331
1732	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santana	Antonio Rodrigues Chaves	Transportava pólvora	AHU-PA, doc. 1314
1732	Lisboa	Pará	Navio Santo Antonio e Almas	–	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	AHU-PA, doc. 1332
1732	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora do Cabo e Penha	–	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao	AHU-PA,

			de França		rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	doc. 1334
1732	Lisboa	Pará	Navio Santa Rita e Almas	-	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	AHU-PA, doc. 1333
1733	Lisboa	Maranhão	Navios	-	Dá conta de navios ao Maranhão trazendo produtos (fazenda) a dita capitania.	AHU-MA, doc 2047
1733	França	Maranhão	Embarcação francesa	-	Arribou ao porto do Maranhão para fazer comércio	AHU-MA, doc 2052.
1735	Lisboa	Pará	Navio Santa Teresa e São João Baptista	João da Silva	O provedor da Fazenda Real do Pará comunicou ao rei sobre o envio de uma lista de carga transportada no dito navio.	AHU-PA, doc. 1653
1735	Lisboa	Pará	Nau Nossa Senhora Madre de Deus e São José	Antonio dos Santos Branco	Levou para Lisboa dois homens presos	AHU-PA, doc. 1699
1740	Cacheu	Estado do Maranhão	Iate São Francisco Xavier e santa Ana	Manoel Heges da Luz	Trouxe 69 escravos	AHU-MA, doc. 2700
1741	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santana	Marcos do Amaral	Transportou a carga de café e baunilha para Lisboa	AHU-PA, doc. 2252
1741	Lisboa	Pará	Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio	Francisco da Costa	Transportou do soldado Domingos Pereira para Lisboa	AHU-PA, doc. 2260
1741	Cacheu	Estado do Maranhão	Bergantim Madre de Deus e Santo Antonio e Almas	Antonio José Veloso	Trouxe 7 escravos	AHU-PA, doc. 2263
1743	Senegâmbia	Estado do Maranhão	Bergantim Madre de Deus e Santo Antonio e Almas	José Paulo	Trouxe 92 escravos	AHU-PA, doc. 2445
1750	Lisboa	Pará e Maranhão	Navios	-	Transportavam alguns padres espanhóis	AHU-PA, doc. 2996

Quadro 2 – Entradas incertas de embarcações no Estado do Maranhão e Grão-Pará

Ano	Procedência	Destino	Embarcação	Capitão	Observações	Documento
1710	Lisboa	Estado do Maranhão	Navio Santo Antônio e Nossa Senhora do Porto Salvo	José da Silva Dinis	O capitão da embarcação solicita ao rei licença para viajar ao Estado do Maranhão	AHU-MA, doc.1121
1723	Lisboa	Maranhão	Galera de Nossa Senhora do Bom Sucesso	João Pinto Rodrigues	A carta Menciona a ida da galera para o Maranhão com munições.	AHU-MA, doc. 1366
1724	Lisboa	Pará	Navio São Jorge e Nossa Senhora da Saúde	Manoel Gonçalves	O capitão solicitou ao rei para descarregamento das mercadorias transportadas na capitania do Pará.	AHU-PA, 693
1725	Lisboa	Maranhão	Navio Santa Catarina e Almas	José Roiz	O bilhete menciona apenas que ia para o Maranhão	AHU-MA, doc. 1452
1731	Lisboa	Maranhão	Navio Santa Rita e Almas	Antonio dos Santos Branco	O bilhete menciona que partia para o porto do Maranhão	AHU-MA, doc. 1874
1731	Lisboa	Maranhão	Galera Nossa Senhora do Cabo e Penha	–	O bilhete menciona que partia para o Estado do Maranhão	AHU-MA, doc. 1875
1731	Lisboa	Maranhão	Galera Jesus Maria José	–	O bilhete menciona que partia para o porto do Maranhão	AHU-MA, doc. 1876
1731	Lisboa	Maranhão	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana	–	O bilhete menciona que partia para o porto do Maranhão	AHU-MA, doc. 1877
1733	Lisboa	Maranhão	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana	Marcos do Amaral	O bilhete menciona apenas a partida para o Maranhão.	AHU-MA, doc. 2083
1733	Lisboa	Maranhão	Navio Santa Rita e Almas	Antonio dos Santos Branco	O bilhete menciona apenas a partida para o Maranhão.	AHU-MA, doc. 2084
1733	Lisboa	Maranhão	Navio Nossa senhora Madre de Deus e São José.	José Barreto	O bilhete menciona apenas a partida para o Maranhão.	AHU-MA, doc. 2086
1739	Rio de Janeiro	Pará	Navio Nossa Senhora Madre de Deus	–	Transporte de solicita provisão para transportar fazendas	AHU-PA, doc. 2024
1739	Lisboa	Maranhão	Navio de Nossa Senhora da Penha de França e Santa Ana	João da Silva	O bilhete menciona que partia para o Estado do Maranhão	AHU-MA, doc. 2570
1747	Lisboa	Maranhão	Galera Nossa Senhora da Divina Providência e Santo Antônio de Lisboa	Francisco João de Siqueira	O documento menciona que essa embarcação irá ao Maranhão e transportará o padre José Alves	AHU-MA, doc. 3007

1747	Lisboa	Maranhão	Navio Nossa Senhora da Penha de França Jesus Maria José e Santa Ana	José Correia	O documento menciona que essa embarcação irá ao Maranhão e transportará o capelão frade Antonio da Paixão.	AHU-MA, doc. 3011
1750	Lisboa	Maranhão	Navio Nossa Senhora de Madre Deus, São José e Almas	Vitorino da Costa	O bilhete informa apenas que o navio está pronto para partir	AHU-MA, doc. 3189
1750	Lisboa	Maranhão	Corveta de Nossa Senhora do Pilar e Almas	-	O documento informa a lista de carga da corveta que vai para o Maranhão.	AHU-MA, doc. 3201

Quadro 3 – Embarcações que não chegaram ao Estado do Maranhão e Grão-Pará

Ano	Procedência	Destino	Embarcação	Capitão	Observações	Documento
1715	Lisboa	São Luís do Maranhão	Patacho Nossa Senhora da Consolação	José dos Santos Maia	O naufrágio, na ponta do Igarooca, vila de Santo António de Alcântara, na capitania de Cumã,	AHU-MA, doc. 1195
1723	Lisboa	Pernambuco	Charrua Nossa Senhora do Loreto e Almas.	Manoel Ferreira da Graça.	Naufragou num sítio chamado Cumã, e que trazia um sino para a Sé de Olinda.	AHU-MA, doc. 1370/ AHU-MA, doc. 1396
1729	Lisboa	Pará	Galera Rainha dos Anjos Santo Antonio e Almas.	–	–	AHU-PA, doc. 1071.
1738	Lisboa	Pará	Navio Penha de França	–	Naufragou no estreito da Barra	AHU-PA, doc. 1977
1744	Lisboa	Pará	Navio “Bragança”	–	Naufragou perto da barra da vila da Vigia nos baixios de Mojuim e Tijoca.	AHU-PA, doc. 2734.

Quadro 4 – Mapas dos diferentes gêneros, que dos livros da Alfândega da cidade do Pará conta se exportaram do seu porto dede o ano de 1730 até 1750.

Anos	Embarcações	Nomes dos comandantes e capitães	Total das cargas		Preços que os gêneros tiveram	Valor dos gêneros	Importância total da exportação em cada ano e em todos os meses
1730	Navio Nossa Senhora da Bonança dos Reis; Penha da França; Galera Santa Rita.	José Coutinho; José Roiz Senteno; João da Silva.	Cacau	@ 22:064. 22	4\$000	88:258\$750	102:364\$ 376
			Salsa	@ 169. 2	5\$400	912\$937	
			Cravo Fino	@ 8. 29	5\$500	48\$983	
			Cravo Grosso	@ 516. 16	2\$800	1:446\$200	
			Açúcar	@ 7:021. 10	1\$500 a cacau	11:697\$506	
1731	Galera Nossa Senhora do Cabo, Penha da França, Galera Jesus Maria José, Galera Santa Rita, Patacho Todos os Santos	João da Silva; Estácio da Silva; Antonio dos Santos Branco; Jacinto Roiz.	Cacau	@ 16:299. 7	4\$800	78:236\$250	90:513\$ 908
			Salsa	@ 495. 6	5\$400	2:674\$012	
			Cravo Fino	@ 3. 5	5\$500	17\$359	
			Cravo Grosso	@ 664. 1	2\$800	1:859\$287	
			Açúcar	@ 3:863. 16	1\$500 a cacau	7:727\$000	
1732	Galera Nossa Senhora de Nazaré, Galera Nossa Senhora do Cabo, Penha da França; Galera Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Galera Santa Rita e Almas.	Frutuoso Monteiro da Costa; João da Silva; Alexandre Mauricio; Antonio dos Santos Branco.	Cacau	@ 32:741. 31	4\$800	157:161\$450	172:125\$ 124
			Salsa	@ 913. 20	5\$400	4:933\$575	
			Cravo Grosso	@ 1:129. 11	2\$800	3:162\$162	
			Anil	@ 5....	Ignora-se	\$	
			Açúcar	@ 3:433. 31	1\$500 a cacau	6:867\$937	
1733	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Galera Nossa Senhora Madre de Deus e São José; Galera Santo Antônio e Almas; Galera Santa Rita e Almas; Galera Lisboa, Nossa Senhora Madre de Deus e São José; Navio Nossa	Alexandre Mauricio; João da Silva; José Barreto; Frutuoso Monteiro; Antônio dos Santos Branco; João da Silva; Antônio Gomes Ferreira.	Cacau	@ 26:184. 11	4\$800	125:684\$850	135:811\$630
			Salsa	@ 596. 28	5\$400	3:223\$125	
			Cravo Fino	@ 7. 26	2\$800	42\$968	
			Cravo Grosso	@ 1:559. 27	1\$500 a cacau	4:357\$562	
			Açúcar	@ 1:251. 18		2:503\$125	

	Senhora de Nazaré e Santo Antônio.						
1734	Navio Santa Rita; Nossa Senhora da Conceição.	Félix Nunes; Marcos do Amaral.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 44:170. . . @ 6. . . @ 2 71. 2 @ 7. . . @ 1:690. 12 @ 1:118. 4	4\$800 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	212:016\$000 14\$400 1:463\$737 38\$500 4:733\$050 2:236\$250	220:501\$937
1735	Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Galera Santa Tereza, São João Batista; Navio Nossa Senhora Madre de Deus e São Luiz.	Domingos Dantas; Marcos do Amaral; João da Silva; Antônio dos Santos Branco.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 22:286. 6 @ 2. 30 @ 1:399. 6 @ 30. 16 @ 4:951. 10 @ 423	4\$800 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	93:601\$987 7\$050 7:555\$612 167\$750 13:863\$675 740\$250	115:936\$024
1736	Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora Madre de Deus e São Luiz; Galera Santa Tereza e São João Batista; Galera Nossa Senhora da Penha de França e Santa Ana.	Domingos Dantas; Marcos do Amaral; Ignora-se; João da Silva; Francisco da Costa.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 43:893. 4 @ 90. 30 @ 473. @ 8. 27 @ 880. 26 @ 114	3\$600 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	158:015\$250 218\$250 2:254\$200 48\$640 2:466\$275 171\$000	63:473\$615
1737	Navio Nossa Senhora da Penha de França e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora Madre de Deus e [...] Nery, Patacho de Viana.	Ignora-se; Domingos Dantas; Marcos do Amaral; Ignora-se; Paulo Antônio Soares.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 27:906. 1 @ 1:213. 5 @ 11.16 @ 1:452. 20 @ 34	3\$600 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	100:461\$712 6:551\$043 63\$250 4:067\$350 51\$000	111:194\$355
1738	Navio Nossa Senhora de Penha de França; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Patacho	Ignora-se; Domingos Dantas; Félix Nunes; José da Cruz; Manoel Hegues da Luz; Antonio da Costa.	Cacau Café Salsa Cravo Fino	@ 31:285. 24 @ 121. 10 @ 727. 14 @ 4	3\$600 2\$400 5\$400 5\$500	112:628\$700 291\$150 3:928\$162 22\$000	120:935\$524

	Nossa Senhora da Piedade e São Domingos; Hiate São Francisco Xavier e Santa Ana; Balandra Santa Ana e Almas.		Cravo Grosso Açúcar	@ 1:451. 31	2\$800	4:065\$512	
1739	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora de Penha de França; Navio Nossa Senhora da Guia e São Francisco Xavier; Hiate São Francisco Xavier e Santa Ana; Chalupa Santa Rita.	Marcos do Amaral; Ignora-se; João da Silva; Antônio Vieira Braga; Manoel Hegues da Luz; José Roiz Mota.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 34:209. 13 @ 263. 12 @ 1:504. 14 @ 7. 8 @ 1:532. 4 @ 1:369	3\$600 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	123:153\$862 632\$100 5:693\$962 39\$875 4:289\$950 2:053\$500	135:863\$ 249
1740	Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Guia e São Francisco Xavier; Navio Nossa Senhora da Penha de França e Santa Ana; Hiate Santa Rita.	Domingos Dantas.; Marcos do Amaral; Antônio da Costa; Vicente Ferreira Ribeiro; Ignora-se.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 33:527. 18 @ 402. 8 @ 424. 15 @ 16. 12 @ 1:357. 9 @ 1:296. 16	3\$000 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	100:582\$687 965\$400 2:292\$130 90\$062 3:800\$387 1:160\$625	109:351\$291
1741	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha de França; Navio Nossa Senhora da Guia e São Francisco Xavier; de Nazaré e Santo Antônio; Bergantim Nossa Senhora Madre de Deus e Santo Antônio; Hiate Nossa Senhora do Cabo e Santo do Bonfim.	Marcos do Amaral; Vicente Ferreira Ribeiro; Ignora-se; Francisco da Costa; Antonio José Veloso; Manuel Hegues da Luz.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros	@ 57:726. 19 @ 447. 17 @ 425. 24 @ 41. 10 @ 828. 19 @ 1:490. 16 @ 1:397	2\$800 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau \$500	161:634\$462 1:075\$075 2:299\$050 227\$218 2:320\$062 1:737\$923 698\$500	169:991\$290
1742	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha de França; Navio Nossa Senhora da Guia; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Bergantim Nossa Senhora da Piedade e Santo Antônio; Hiate o	Marcos do Amaral; Vicente Ferreira Ribeiro; Ignora-se; Dito; Antonio de Barros de Faria; Ignora-se.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar	@ 56:170. 25 @ 437. 5 @ 434. 30 @ 41. 10 @ 52. 27 @ 993. 3	2\$400 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau	134:809\$876 1:049\$175 2:348\$662 290\$640 2:780\$662 4:168\$687	145. 722\$201

	Senhor do Bonfim.		Couros	@ 4:168. 22 @ 549...	\$500	274\$500	
1743	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha de França; Navio Nossa Senhora Madre de Deus e Santo Antônio; Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio Nossa Senhora da Guia e São Francisco Xavier; Navio Nossa Senhora de Nazaré; Navio Nossa Senhora do Cabo e Almas; Hiate Nossa Senhora do Cabo e Senhor do Bonfim.	Marcos do Amaral; Vicente Ferreira Ribeiro; José Paulo; José Roiz Peyocete; José Barreto; Domingos Dantas; Bernardo Cardoso; Francisco da Costa.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 63:299. 10 @ 358. 31 @ 606. 7 @ 206. 30 @ 1:453. 10 @ 3:501.... 6:118... 522...	1\$500 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau \$500 \$800	94:948\$968 861\$525 3:273\$580 1:138\$155 4:069\$275 2:188\$125 3:059\$000 417\$600	109:956\$228
1744	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha de França; Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio Nossa Senhora da Guia e São Francisco Xavier; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Santa Clara, Santo Antônio e Almas.	Marcos do Amaral; João da Silva; Félix Nunes Valério; Ignora-se; Domingos Dantas; Bernardo Gomes Cardoso.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 74:511. 23 @ 367. 21 @ 561. 6 @ 278. 30 @ 1:822. 14 @ 1:696. 27 430... 39...	1\$500 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau \$500 \$800	111:767\$577 882\$375 3:030\$412 1:534\$155 5:102\$825 1:060\$526 215\$000 31\$200	123:624\$070
1745	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha de França; Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio Nossa do Loreto e Almas; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Divina Providência e Santo Antônio de Lisboa; Navio São José e Almas; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio.	Marcos do Amaral; João da Silva; Félix Gonçalves; Ignora-se; Dito; João da Silva Ledo; Bento Pires Machado; José Ferreira de Azevedo.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 57:129. 31 @ 648. 11 @ 1:114. 4 @ 460. 12 @ 1:971. 22 @ 5:503. 22 4:496... 236...	1\$200 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a cacau \$500 \$800	68:555\$392 1:556\$025 6:016\$275 2:532\$062 5:520\$725 8:255\$530 2:248\$000 188\$800	94:872\$809
1746	Este ano não houve frota e só	Agostinho dos Santos; Ignora-se;	Cacau	@ 7:018. 2	1\$200	8:421\$675	10. 490\$248

	vieram Navio Nossa senhora do Carmo e São José; Navio Nossa Senhora do Loreto e Almas; Navio Nossa Senhora de Nazaré.		Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 109. 23 @ 118. 25 @ 4. 24 @ 1... @ 736. 30 43 10...	2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a dinheir \$500 \$800	263\$325 641\$418 26\$125 2\$800 1:105\$405 21\$500 8\$000	
1747	Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Penha da França; Navio Nossa Senhora Madre de Deus e São José; Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio Nossa Senhora do Loreto e Almas; Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio; Navio Divina Providência e Santo Antônio de Lisboa; Navio São José e Almas; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio.	Marcos do Amaral; José Correa; Vitoriano da Costa; Agostinho dos Santos; Francisco da Costa; Domingos Dantas; João da Silva Ledo; José Roiz da Silva; José Ferreira de Azevedo.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 85:299. 9 @ 1:940. 10 @ 2:087. 10 @ 732. 30 @ 3:646. 15 @ 6:182. 27 3:510... 176...	\$900 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a dinheir \$500 \$800	76:769\$353 4:656\$750 11:271\$487 4:031\$155 10:210\$112 9:274\$264 1:755\$000 140\$800	118. 108\$921
1748	Não houve Frota						
1749	Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora da Guia, Santo Antônio e Almas; Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio Nossa Senhora do Loreto e Almas; Navio Divina Providência e Santo Antônio de Lisboa; Navio São José, Santo Antônio e Almas; Hiate Jesus Maria José.	Marcos do Amaral; Manoel Teixeira Machado; Agostinho dos Santos; Francisco da Costa; João da Silva Ledo; André Correa Souto; Ricardo Antônio.	Cacau Café Salsa Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros Meios	@ 57:515. 23 @ 2:474. 26 @ 2:507. 17 @ 255. 16 @ 1:406. 19 @ 8:267. 20 2:601... 44...	1\$200 2\$400 5\$400 5\$500 2\$800 1\$500 a dinheir \$500 \$800	76:769\$353 4:656\$750 69:018\$862 5:923\$550 13:540\$668 1:405\$450 3:938\$462 12:401\$437 1:300\$500 35\$200	107:564\$129
1750	Navio São José; Navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana; Navio Nossa Senhora Madre de Deus, São José e Almas;	Gonçalo Xavier; Marcos do Amaral; Vitorino da Costa; Agostinho dos Santos; Salvador Nunes Valério; João da Silva	Cacau Café Salsa	@ 69:837. 31 @ 4:944. 6 @ 2:082. 11	1\$000 2\$400 5\$400	69:837\$968 11:866\$050 11:244\$655	109:774\$241

	Navio Nossa Senhora do Carmo e São José; Navio São José, Santo Antônio e Almas; Navio Divina Providência e Santo Antônio de Lisboa; Navio Santa Ana e Almas; Corveta Nossa Senhora do Pila, Bergantim São Gregório e São Camilo; Hiata São João, São José e Almas.	Ledo; Antônio Cardoso Saldanha; Estevão da Silva; José Domingues; Francisco Jorge Ribeiro.	Cravo Fino Cravo Grosso Açúcar Couros	@ 713. 24 @ 2:917. 30 @ 2:639. 26 1:540...	5\$500 2\$800 1\$500 a dinheir \$800	3:925\$625 8:170\$225 3:959\$718 770\$000	
--	--	--	--	---	---	--	--

3.2. O desfecho da Coroa e dos homens de negócios

A Coroa portuguesa, motivada pelo discurso dos moradores quanto à falta de braços necessários ao crescimento econômico da região e interessada ao mesmo tempo em estimular a colonização, celebrou alguns assentos com os homens de negócios para trazer escravos à região. O primeiro assento foi firmado com José Monteiro de Azevedo entre os anos de 1707 e 1708 e tinha o objetivo de introduzir 200 escravos no Maranhão. Anos mais tarde, em 1718, a Coroa celebrou outro assento, desta vez com Manuel de Almeida e Silva.

Nesta ocasião, o rei informou ao governador Cristóvão da Costa Freire, que “atendendo à grande conveniência que se segue a esses povos de terem escravos para o serviço e trabalho da cultura de seus frutos e engenhos e as repetidas instâncias que me fizeram estes moradores para que estes se lhe introduzissem em grande número” se assentara com Almeida da Silva para que enviasse dos 200 escravos, 50 a sua própria custa. Esses escravos seriam repartidos entre as duas capitanias, metade em São Luis e metade em Belém, custando cada um 94 mil réis à Coroa.

Sobre o preço pelo qual esses escravos seriam vendidos, o soberano ressaltava que “como tenha hoje crescido a um preço tão excessivo o valor dos escravos e também diminuído muito o dos frutos desse Estado em que se perde grande fazenda na saca deles para Portugal e a esse respeito senão poderem dar aos moradores pelo preço que estava taxado de 160 mil réis cada negro”. Por essa razão, se determinava um preço final de 300 mil réis; esclarecia o rei: “na atenção de que esses povos não os pagam logo e os satisfazem a tempos como se convencionou com eles na ocasião em que se começou a introduzir para este Estado o provimento dos ditos negros.”

De acordo com a carta régia, esses escravos atenderiam os moradores para prosseguir com os seus serviços, “pois sobre o grande interesse que lhe resulta de terem quem trabalhe na cultura de suas terras e nas fábricas de seus engenhos e dever atender a que a Fazenda Real começa a fazer reembolso da metade da importância de todo o assento e depois de cumprido paga logo a outra metade e declarareis aos oficiais da Câmara de uma e outra Capitania da minha parte”. Ainda menciona outro possível assento, no entanto, a preços menores. Continuando, relata “que também será menor o preço por que os hajam de receber e tereis grande cuidado que a importância dos ditos negros se

carregue nos livros da minha Real Fazenda em receita a parte farei vir para este reino nos gêneros da terra que possam aqui ter melhor conta o procedido dos ditos negros”.¹⁸⁴

A respeito do assento de Manuel de Almeida e Silva, em 1719, D. João solicitava a Bernardo Pereira de Berredo todo cuidado com os negros que entrassem na região. Assim reiterava “as condições com que o ajustou os quais são para se repartirem por esses moradores tanto de uma capitania, quanto de outra”.¹⁸⁵ O rei preocupava-se com a repartição desses negros entre as duas capitanias, já que desde o início do século recebia reclamação dos moradores do Pará quanto à divisão de escravos no Estado.

O soberano também preocupava-se com os preços desses escravos, pois meses mais tarde, repassava ao governador os novos preços por que seriam vendidos os escravos do dito assento, uma vez que os moradores consideravam 300 mil réis, quanto fora inicialmente estipulado, um valor muito alto. Ele relatava que havia analisado a resposta do próprio governador a esse respeito: “representando-me que esses povos aceitam mal darem-se-lhe os deste assento por 300 mil reis sendo que até agora todos os demais assentos foram por 160”. Segundo a carta, tinha o governador decidido, para “evitar o dano que podia sentir a minha Real Fazenda nesta repugnância”, espaçar-lhes o “pagamento dos ditos negros”. Perante tal situação, o rei determinava que “no caso que as Câmaras não queiram receber uma peça de índias por 300\$000” seriam vendidos a particulares, “pois será certo segundo a experiência tem mostrado em alguns que foram a esse Estado fora dos assentos se venderem por preço muito avantajados”; chegava inclusive o soberano a ameaçar as Câmaras, “que suposta a sua renitência de não quererem os negros por estes preços que se não farão por conta da minha Real Fazenda semelhantes assentos que eu mandei ajustar até agora”, e completava, que se o fizessem por sua conta, “verão a grande conveniência que logram em os terem por tão favorável preço especialmente em tempo que custam tanto na Costa da Mina e Angola”.¹⁸⁶

¹⁸⁴ “Carta régia ao Governador do Estado do Maranhão Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 24 de fevereiro de 1718. *AHU*, códice 269, f. 90

¹⁸⁵ “Para o governador do Maranhão. Sobre dar toda ajuda e favor no contratador que fez um assento de escravos para repartirem pelos moradores daquela capitania”. Lisboa, 14 de fevereiro de fevereiro de 1719. *AHU*, códice 269, f. 109.

¹⁸⁶ Para o governador do Maranhão. Sobre os preços que se hão de dar aos pretos que se obrigou a meter naquele Estado Manoel de Almeida da Silva. Lisboa, 19 de julho de 1719. *AHU*, códice 269, f. 112v.

Apesar de toda a preocupação do monarca com a remessa desses escravos e os conflitos que dele foram suscitados, o assento acabou não tendo efeito, ajustando-se outro com Diogo Moreno Franco, em 1721. O novo assento previa a mesma quantidade e valor firmado com Manuel de Almeida e Silva em 1718, e também era de preferência dos senhores de lavouras e engenhos do Pará e Maranhão.¹⁸⁷ A respeito desse novo assento, D. João ordenava ao Procurador da Saúde da capitania do Maranhão não dificultar o desembarque desses negros, pois receava “que chegando os ditos escravos lhe mandasse fazer quarentena sem mais as averiguações que de se acharem na dita embarcação alguns doentes de que lhe podia resultar (...) prejuízo por que na demora do desembarque lhe adoeceria a maior parte dos escravos com a maior brevidade se punham em terra”. Embora o soberano se preocupasse com a quarentena, que implicava em prejuízos para a Fazenda Real, reconhecia, de qualquer modo, que se houvesse risco de contágio, era necessário colocar os africanos em isolamento, principalmente porque as embarcações negreiras representavam um dos maiores problemas para as epidemias de varíola, na região amazônica, assemelhava a maneira como aconteceu em todo o Brasil, devendo este procurador aplicar a “forma do Regimento da Saúde”.¹⁸⁸

Por essa razão, certamente D. João receava qualquer atitude do Procurador da Saúde, motivo pelo qual repassou ordens de cuidados ao Provedor-mor da Fazenda da capitania de São Luis do Maranhão sobre o assento de Diogo Moreno Franco, reforçando assim que “chegarem os escravos do assento do suplicante se lhe receberem seguindo-se no mais as disposição do mesmo assento e da provisão que lhe mandei passar de que não havendo contágio no navio que o transportar se lhe não punha impedimento a se por em terra os ditos escravos”.¹⁸⁹

Esses cuidados constituíam uma preocupação para a Fazenda Real e os homens de negócio, pois embora a venda de escravos resultasse em lucros para ambos, o tráfico

¹⁸⁷ “Carta Régia de D. João V, Rei de Portugal, a Bernardo Pereira de Berrêdo e Castro, governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão-Pará”. Lisboa Ocidental, 1 de agosto de 1721. APEP, códice 8, doc. 40.

¹⁸⁸ “Para o procurador da saúde da Capitania do Maranhão. Diogo Moreno Franco e sobre lhe não por em impedimento do seu assento para aquele Estado”. Lisboa, 1 de agosto de 1721. AHU, códice 269, f. 169.

¹⁸⁹ “Para o Provedor-mor da Fazenda do Maranhão”, Lisboa, 1 de agosto de 1721. Lisboa. AHU, códice 269 f. 169.

negreiro tornava o negócio arriscado, não só pelos perigos da navegação, mas também pelos constantes surtos de varíola, que poderiam colocar em risco esse comércio. Por esse motivo, o soberano atentava o dito procurador colocar todo o cuidado com os assentos desde o contrato até a comercialização dos escravos no Estado do Maranhão.

Abaixo segue uma tabela referente aos assentos celebrados. Os três assentos somam 500 escravos. Mas subtraindo o de Manuel de Almeida e Silva, resultam apenas 350 escravos contratados pela Coroa portuguesa.

Tabela 2 – Assentos de escravos celebrados pela Coroa portuguesa¹⁹⁰

Ano	Assentista	Números de escravos	Preço por escravo
1707-1708	João Monteiro de Azevedo	200	78\$000
1718	Manuel de Almeida e Silva	150	94\$000
1721	Diogo Moreno Franco	150	94\$000

Observa-se que o preço do escravo referente ao assento de João Monteiro de Azevedo equivalia a 78\$000 réis; sendo vendido a 160\$000 réis, cada escravo daria um lucro de 82\$000 réis. Anos mais tarde o preço desses escravos aumentou para 94\$000 réis, o que resultaria no aumento do preço da venda. No entanto, provavelmente por razões econômicas dos moradores, a venda se manteve em 160\$000 réis. Tratava-se de um valor cobrado desde o final do século XVII como mostra a certidão do número de escravos saídos de Cacheu para o Maranhão, onde temos um panorama dos valores.

Tabela 3 – Certidão do número de escravos saídos de Cacheu para o Maranhão¹⁹¹

Ano	Quantidade	Valor	Procedência
1693	130 peças	12:325\$000 réis	Cacheu
1695	102 peças	15:080\$900 réis	Caheu
1701	115 peças	7:101\$110 réis	Cacheu
1703	160 peças	25:600\$000 réis	Costa de Mina
1708	87 peças	113:760\$000 réis	Costa da Mina

¹⁹⁰ Mapa de Contratos do Conselho Ultramarino (1641-1758). *AHU*, códice 1269, f. 13

¹⁹¹ “Carta do provedor-mor da Fazenda Real no Maranhão, Vicente Leite Ripado, para o rei D. João V”, São Luiz do Maranhão, 10 de junho de 1720. *AHU*, Avulsos, (Maranhão), cx. 12, doc. 1247.

1715	85 peças	10:826\$800 réis	Costa da Mina
Total	679 peças	36:703\$810	

A certidão nos permite atentar que no período de 1693 a 1715, entraram na região amazônica 679 escravos – em um total de 36:703\$810 réis – que seriam vendidos, segundo o documento ao valor de 160\$000 réis cada escravo. Talvez o aumento do preço dos escravos no assento de Manuel de Almeida e Silva para 300\$000 réis, explique por que os oficiais da Câmara reclamaram do valor cobrado, posto que 160\$000 réis era o preço corrente desde o final do século anterior. Apesar dos valores estipulados, os assentos se tornaram um dos fatores fundamentais para a organização do tráfico negreiro no período joanino.

3.3. Escravos desembarcados no Estado do Maranhão

Na Amazônia, ao longo do século XVIII, a Coroa participou ativamente na organização do tráfico negreiro, seja por meio de contrato com os assentistas ou promovendo a introdução de negros à custa da Fazenda Real. Essa intervenção da Coroa portuguesa diferenciou o tráfico negreiro para outras regiões do Brasil, em que sobressaíram os comerciantes brasileiros, como demonstra Manolo Florentino para o Rio de Janeiro. De acordo com Florentino, a Coroa portuguesa, embora se baseasse no “lucro sobre a alienação” conforme sugere Marx, não foi capaz de movimentar a economia carioca, diferenciando-se de outros países que se encarregavam de toda a estrutura do capital comercial. No Rio de Janeiro, o desenvolvimento econômico ocorreu por meio de grupos de comerciantes que investiram em diversos setores, inclusive no tráfico negreiro.¹⁹²

Para o autor, o dinheiro movimentado no comércio negreiro provinha de atividades especulativas e rentistas com alta lucratividade, em destaque após a abertura dos portos, quando os traficantes aplicavam, para além do setor negreiro, em urbanização da cidade, prédios públicos, joias, metais preciosos e outros setores. Estes investimentos permitiram aos traficantes dominarem o mercado no Rio de Janeiro, criando-se assim um fluxo de capital que sustentou o comércio negreiro diretamente entre o porto carioca

¹⁹² FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, pp. 11-113.

e Angola, sem a interferência da Coroa portuguesa, caracterizando um tráfico bilateral. Dentro desse comércio, os homens de negócios patrocinaram toda a infra-estrutura para o tráfico negreiro que superava os problemas econômicos no Rio de Janeiro e na África, na medida em que parte dos traficantes dependia plenamente do capital carioca.¹⁹³

Se no Rio de Janeiro a Coroa não teve uma participação ativa no comércio, fato que possibilitou aos traficantes desenvolverem seus negócios, em que a maior parcela dos lucros permanecia na cidade, na Amazônia a presença portuguesa foi constante. Ela manteve a estrutura econômica em todos os setores, inclusive na organização do comércio negreiro, já que os moradores sem recursos financeiros capazes de patrociná-lo ficavam na dependência do poder real.

Essa participação da Coroa sucedia desde os primeiros tempos do século. Em 1708, quando chegou uma parte dos escravos assentados com João Monteiro de Azevedo, no navio Nossa Senhora do Monte e Santo Antônio, o rei relatava, em carta ao provedor da Fazenda, “que neste negócio de que dais conta se faltou a forma regular que se manda guardar pelo regimento da Fazenda que é mostrardes em como estavam carregados estes negros em receita ao Almojarife da Fazenda Real, e assim deveis logo mandar executar esta disposição”. Essa preocupação do soberano era importante, no sentido de evitar possíveis perdas para a Fazenda Real, motivo por que o provedor era gravemente advertido.¹⁹⁴

A respeito desse assento, o soberano também comunicou ao governador Cristóvão da Costa Freire que “neste negócio se faltou em se declarar se se tinham receitado ao Almojarife da Fazenda Real, o que se deve executar, por ser esta a disposição, que mando guardar no que toca ao recebimento de minha Fazenda”. O valor da venda, como mostrado anteriormente, equivalia a 160\$000 por cabeça, mais que o dobro do valor pelo qual os escravos haviam sido comprados, capital que entraria como receita na Fazenda Real. Por isso, havia a preocupação do rei com o correto lançamento de todas essas transações, ordenando os compradores e os valores cobrados, pois “assim se não tiver executado, logo sem nenhuma demora mandeis se carregue ao Almojarife em

¹⁹³ *Ibidem*.

¹⁹⁴ “Para o Provedor da Fazenda da Capitania do Maranhão. Sobre os oitenta escravos de que fez entrega Jose de Azevedo por conta dos duzentos que se tem ordenado vão para aquele Estado”. Lisboa, 5 de Março de 1709. *AHU*, códice 268, f. 242.

receita os tais negros, e em receita por lembrança a importância de sua venda.” Acrescentou ainda “como assim se obrou me dareis conta advertindo aos Oficiais da Fazenda Real que não só neste particular, mas em tudo o mais que tocar ao que receberem por minha conta se há de seguir esta mesma forma”.¹⁹⁵

Esses escravos foram trazidos à região pelo mestre José de Azevedo. De acordo com a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*, de um total de 102 escravos embarcados na Baía de Benin chegaram apenas 87 escravos. Estes destinar-se-iam aos senhores de engenhos, lavradores e moradores das capitânicas do Estado. Na década seguinte, outras embarcações aportaram na região, como vimos. Ainda segundo a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*, em 1714, o navio Santo Antonio e Almas e Nossa Senhora do Bom Sucesso sob o comando de Domingos Veloso da Fonseca desembarcou na região, 356 escravos, de um total de 406 saídos da Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné. No ano seguinte, mais um navio trouxe 85 escravos de um total de 100 embarcados na Costa da Mina.¹⁹⁶

Outra Informação sobre o comércio de escravos provém das correspondências trocadas entre o soberano e o bispo frei José Delgarte a respeito do batismo de escravos. Em 1718, D. João advertia ao bispo todo o cuidado em mandar batizar os negros que iam de Angola e da Costa da Mina para o Maranhão. Por esse motivo, destacava que “contra a minha recomendação vêm muitos escravos de Angola por batizar e que o mesmo escuto de a todos os que se trazem da Costa da Mina, o que é em grande prejuízo do serviço de Deus e bem das almas dos ditos escravos”. Em 1720, entretanto, o bispo argumentava que “há três anos que assisto neste bispado e em nenhum de seus portos entraram escravos nem de Angola, nem da Costa da Mina que houvessem de batizar”.¹⁹⁷

¹⁹⁵ “Para o Governador e Capitão Geral do Maranhão. Sobre os oitenta escravos de que fez entrega Jose de Azevedo por conta dos duzentos que se tem ordenado vão para aquele Estado”. Lisboa, 5 de março de 1709. *AHU*, códice 268, f. 242.

¹⁹⁶ *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*.

¹⁹⁷ “Carta do bispo do Maranhão, D. fr. José Delgarte, ao rei D. João V sobre a resposta a uma provisão referente à ordem para mandar batizar os negros de Angola e da Costa da Mina”. São Luiz do Maranhão, 9 de junho de 1720. *AHU*, Maranhão (Avulsos), caixa 12, doc. 1246 (a carta do rei encontra-se anexada).

No ano de 1721, o rei em resposta à carta do bispo frei José Delgarte insistia na lembrança da “ordem que vos foi em examinardes se nos navios que levam escravos a esse Estado se iam ou não batizados”. O soberano encomendava ao bispo que logo que chegasse navio ao Maranhão, pedisse aos mestres uma lista dos escravos embarcados, examinando-se os que vinham batizados e verificando a quem se venderam; tal lista se entregaria aos párocos das “freguesias onde se acham os tais negros, e estes serão obrigados a procurarem que seus senhores os instruem na doutrina cristã”.¹⁹⁸

Em 1723, o capitão de mar-e-guerra José de Torres pedia ao rei autorização para carregar os seus navios com os mantimentos e escravos necessários aos seus negócios na Costa da África. Este capitão mostrava-se bastante experiente no negócio negreiro. Segundo ele, “fez da costa da Bahia e do Rio de Janeiro em demandas dos piratas que a infestavam e foi à Costa da Mina e tirou em nove viagens mais de 7.000 escravos que conduziu à Bahia na sua fragata em que navegava”. Ainda nas suas incursões pela costa africana “se defendeu dos piratas e galera da Companhia de Holanda”. E naquele momento “estabeleceu na mesma costa e no melhor porto que é o de Ajudá a posse de uma fortificação e feitoria tudo a custa da sua fazenda porque tudo o que adquiriu em negócio e o que poder adquirir deseja empregá-lo no serviço de V.M.”.

Após mostrar ser uma pessoa capacitada para o comércio negreiro, legitimando seu pleito, o capitão apresentava as vantagens para se introduzir escravos no Estado do Maranhão. Argumentava assim que o “Maranhão padecia por falta de escravos e que queria prover o mesmo Estado com dois mil escravos e o mais que pudesse tirar da costa da Mina e Angola em tempo de seis anos”. Pedia dessa maneira, “a permissão para poder navegar do mesmo dois navios cada ano carregados com gêneros para a mesma costa e a preferência para dois navios do mesmo Estado para este reino e uma para o de Angola”.¹⁹⁹

Sobre o pedido deste capitão, a documentação de modo nenhum revela se o rei concedeu a licença que pretendia para a introdução dos ditos escravos, uma vez que para os anos posteriores não encontrei informação a respeito do desembarque de

¹⁹⁸ “Para o Bispo do Maranhão. Sobre mandar examinar se os escravos que vão aquele Estado batizados e manda-los doutrinar”. Lisboa, 13 de maio de 1721. *AHU*, códice 269, ff. 157-157v.

¹⁹⁹ “Requerimento do capitão de mar-e-guerra do Estado do Maranhão José de Torres, para o rei D. João V”. ant. 30 de outubro de 1723. *AHU*, Avulsos (Pará) caixa. 7, doc. 653.

escravos nos portos da Amazônia. Desse período, as informações posteriores da entrada de escravos datam dos primórdios da década de quarenta, e tudo indica que esses escravos entraram à custa de particulares que tinham negócios na região e não mais sob os cuidados da Coroa. Em 1740, aportou no Maranhão, o iate São Francisco Xavier e Santa Ana, proveniente de Cacheu, saindo da Senegâmbia com 77 escravos, dos quais apenas 69 chegaram. De acordo com o governador João de Abreu Castelo Branco, a embarcação comandada pelo capitão e mestre Manoel Hegues da Luz “com passaporte do secretário de Estado Antônio Guedes Pereira”, vinha “com escala por Cacheu”. Como inexistia ordem sobre como proceder em relação ao pagamento de direitos da entrada de negros o governador ordenou “aos provedores da Fazenda do Maranhão e Pará aonde descarregou e vendeu os ditos escravos lhe tomassem fiança dos direitos que devia pagar”. Por essa razão frisava ao soberano “que dando conta a V.M. fosse V.M. servido ordenar o que se deve praticar matéria com estes e com os quais que outros escravos que suceda virem de Cabo Verde, Angola e Costa da Mina, para se observar o que V.M. for servido determinar”.²⁰⁰

Os provedores encarregaram-se de cobrar os impostos da entrada desses escravos, junto ao capitão já que não constava direito algum estabelecido. Diante do problema, o provedor-mor da Fazenda Real do Maranhão relatou em carta que o capitão apresentara apenas a “certidão da alfândega de Cacheu de que lá tinha pago os direitos e por me parecer seria estes da saída e não de entrada que deu dos negros nesta alfândega, obriguei ao dito capitão me pagasse os direitos da entrada”. Esse impasse prolongou-se por alguns anos. Em 1742, o rei escreveu ao provedor da Fazenda Real da capitania: “me pareceu ordenar-vos que fazendo o seu maior exame sendo nas alfândegas desse governo estabelecidos alguns direitos que devam pagar os escravos que entram nessas capitanias façais pagar a terça parte desses direitos por esses escravos na forma da provisão de que o dito governador remeteu a cópia pelas razões nela conteúdas”. E

²⁰⁰ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João de Abreu Castelo Branco, ao rei D. João V”. Belém do Pará, 16 de setembro de 1741, *AHU Avulsos* (Maranhão), cx. 26, doc. 2700. Anexo

acrescentou: “quando não haja direito estabelecido se devem obrigar as fianças que deu Manoel Hegues da Luz o que assim ficareis entendendo”.²⁰¹

Tempo depois, D. João noticiou o provedor acerca dos direitos cobrados e que o mesmo fosse observado no próximo navio que chegasse com escravos aos portos do Estado. No entanto, antes disso, em 1741 entrou outro navio no porto do Maranhão. Tratava-se do Bergantim Madre de Deus e Santo Antonio e Almas, de que era capitão Antonio José Veloso. A respeito da chegada dessa embarcação, o governador João de Abreu de Castelo Branco participou ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Antônio Guedes Pereira que “tinha saído de Lisboa em vinte de fevereiro do ano de mil setecentos e trinta e nove com escala por Cacheu para trazer escravos ao Maranhão e Pará por conta dos interessados no novo engenho de serra madeiras, senhorios do dito Bergantim”. Mas em Cacheu, o capitão da embarcação faleceu e sem outra pessoa experiente que pudesse conduzir a embarcação a tomar algum porto “do Brasil, nem do Maranhão, foi arribar à Ilha de Barbados onde passou à Terceira e desta fez viagem com trigo para a Ilha da Madeira, donde ultimamente saiu e veio a entrar no dia referido no Maranhão com sete escravos, que foi o resto de cento e tantos que tinha feito em Cacheu”. Acerca da chegada dessa embarcação, o governador expõe que “como o dito mestre não apresentasse despacho algum de Lisboa, mas somente uma justificação perante o provedor da Fazenda da Ilha da Madeira de como ali não tinha feito negócio, ordenei ao provedor da Fazenda do Maranhão, lhe fizesse dar fiança [sob] as penas da lei”.²⁰²

Dois anos se passaram para a mesma embarcação, ou outra de nome parecido, aportar na região trazendo mais escravos aos proprietários das fábricas de madeiras. Segundo a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*, essa embarcação saiu da região de Senegâmbia com 101 escravos, entretanto aportou somente com 92 que deviam trabalhar na extração e beneficiamento da madeira – outros escravos posteriormente foram solicitados para trabalhar nessas fábricas. Acerca da entrada do

²⁰¹ “Para o Provedor da Fazenda Real da Capitania”. Lisboa, 19 de maio de 1742. *AHU*, códice 270 ff. 358-358v.

²⁰² “Ofício do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Antônio Guedes Pereira. Pará”. 11 de outubro de 1741. *AHU*, Avulsos (Pará), cx. 24, doc. 2263.

bergantim, o provedor-mor da Fazenda, Inácio Gabriel Lopes Furtado, comunicou ao soberano a respeito dos direitos que deviam pagar o capitão pelos escravos entrados na capitania do Maranhão. Esse caso também resultou em discussão envolvendo a Fazenda Real, a Coroa portuguesa, o governador e o capitão da embarcação. A partir do pedido do suplicante²⁰³, o rei pedia informação ao governador sobre a queixa do mestre do navio de que “devendo pagar tão somente por cada um [escravo] quinhentos reis que é a terça parte dos direitos, na forma da minha ordem, o obrigaram a dar fiança às duas partes”. Assim, o mestre pedia que fosse desobrigado de pagar “a dita fiança, visto ter pago a terça parte dos direitos que devia, e serem os ditos escravos para as fábricas das madeiras”.²⁰⁴

Embora não se saiba o resultado final dessa contenda, o provedor-mor da Fazenda explicava ao rei de que forma tinha procedido no pagamento de direitos. De qualquer modo o que interessa aqui é que a chegada dessas embarcações nos portos da região, trazendo escravos, e as dúvidas referentes aos impostos indicam tratar-se de investidores privados que trouxeram escravos para trabalhar nos seus negócios na região, no caso específico, na fábrica de madeiras, atividade que contou em vários momentos com o apoio da Coroa.²⁰⁵

Nesse momento, o tráfico negreiro certamente foi organizado pelos investidores privados. No entanto, é possível apontar que esse tráfico, embora fosse realizado pela iniciativa privada teve o apoio fundamental da Coroa. Esse apoio acontecia desde o início do século XVIII, pois nesse momento, ainda que estivesse à frente dessa organização, a Coroa não ignorou a contribuição dos homens de negócios e dos moradores mais ricos da região no comércio de escravos da costa africana, certamente em razão dos custos que o empreendimento acarretava para a Fazenda Real.

²⁰³ “Requerimento do capitão do Bergantim Nossa Senhora Madre Deus e Santo António, José Paulo, ao rei D. João V”. São Luiz do Maranhão, ant. 8 de maio de 1743, *AHU*, Avulsos (Maranhão), caixa 27, doc. 2774.

²⁰⁴ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, para o rei D. João V”. Pará, 8 de novembro de 1743. *AHU*, Avulsos (Pará), cx. 26, doc. 2445, Anexo

²⁰⁵ Para maiores informações sobre a atividade madeireira na Amazônia Colonial ver: BATISTA, Regina Célia Correia. *Atividade madeireira no Estado do Maranhão e Grão Pará na primeira metade do século XVIII*. Monografia de Conclusão de Curso apresentada à Faculdade de História/UFGA, 2008.

Essa questão fica clara a partir da própria correspondência da Coroa; em 1708, os moradores do Pará queixavam-se de que ao entrarem no Estado, alguns navios deixavam todos os escravos na cidade de São Luiz, não sobrando nenhum escravo para eles. Para evitar a situação, D. João encomendava ao governador Cristóvão da Costa Freire e aos oficiais da Câmara da Capitania do Pará que os navios que descarregassem escravos fizessem uma repartição igual entre as duas capitanias, para não gerar conflitos entre os moradores. Além disso, determinava o soberano: “vos ordeno que com aquele zelo com que vos aplicais ao meu serviço, e ao bem comum dessa conquista, vejais como podeis persuadir aos homens de negócio, e moradores dessa conquista mais ricos se unam entre si, a mandarem alguma embarcação por sua conta à Costa da Mina, ou a Angola a buscar escravos para se remediarem”.²⁰⁶

A carência de mão-de-obra de que o Estado padecia fez com que a Coroa estimulasse os homens de negócios a introduzirem cativos para o desenvolvimento de suas atividades. É nessa perspectiva que em 1749, mediante as severas epidemias de varíola na região, o governador solicitou ao rei providências de carregações de escravos para atender a população. No ano seguinte, em carta régia, o rei reconhecia o “deplorável estado em que se acha [va] reduzida a cidade do Pará e suas aldeias e fazenda pela falta de índios e mestiços que faleceram por ocasião do contagio que nela houve”. Mais ainda, o soberano também reconhecia “que seria conveniente socorrer esse povo mandando algumas carregações de escravos para se repartirem pelos moradores dessas capitanias a proporção das suas lavouras e necessidade”. Entretanto, embora a Coroa houvesse determinado, a partir dos pareceres do procurador da Fazenda e do Conselho Ultramarino, que se fizesse um assento de escravos, o rei insistia que se convidassem “os homens de negócios para introduzirem por sua conta alguns pretos nessas capitanias aos quais não há de impor direito algum na entrada dessas alfândegas e que só hão de pagar os pretos de Angola os direitos que se acham contatados na saída daquele Reino”.²⁰⁷

²⁰⁶ “Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 13 de junho de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), pp. 53 e 54.

²⁰⁷ “Para o governador do Estado do Maranhão”. Lisboa, 8 de julho de 1750. *AHU*, códice 271, f. 170v.

Com o incentivo da Coroa, não é de estranhar a interferência da Corte nos assuntos relativos ao tráfico, pois o rei se mantinha preocupado com os navios negreiros que entravam nos portos do Estado do Maranhão. A respeito do assunto, D. João alertava o governador “por ser digna de grande cuidado e atenção a matéria da lei das arqueações de navios e mais embarcações que trazem cargas de negros, sou servido mandar-voz remeter com estas as copias impressas da dita lei para que havendo ocasião façais praticar as mesmas leis”. Advertia para que “indo embarcações dos portos desse Estado buscar negros lhe mandareis dar uma cópia das que se vos remetem, com obrigação de tornar a entrega (...) viagem com certidão no fim da mesma lei com esta se cumpriu nos portos donde se tomou a carga de escravos”. Acrescenta ainda “para que em toda a parte onde se carregarem as ditas embarcações conste o que eu ordeno na dita lei, cuja execução se vos recomenda muito, e que mandeis registrar a mesma lei na secretaria desse governo provedores de fazenda, ouvidores e câmeras das cidades de Belém e São Luiz”.²⁰⁸

Apesar de nenhuma outra informação referente a vinda de embarcação à região amazônica para descarregar escravos, o meu argumento é de que talvez outras tenham cruzado o Atlântico rumo às capitânicas do Estado do Maranhão com essa finalidade, se levarmos em consideração a falta de mão-de-obra pela reação dos povos indígenas, os constantes surtos de varíola, as leis de arqueação e o apoio da Coroa com a isenção de impostos, que certamente tornaram os principais motivos para o prosseguimento do tráfico organizado tanto pela Coroa, quanto pela iniciativa privada. Se isso ocorreu, o tráfico, mesmo assim, continuou modesto e esporádico como se apresentou durante todo o reinado de D. João V, quando comparado a outras praças do Brasil.

²⁰⁸ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V”. 9 de novembro de 1744. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 27, doc. 2544 Anexo.

Quadro 5 – Navios que chegaram ao Estado do Maranhão e Grão-Pará com escravos

Ano	Embarcação	Procedência	Capitão/mestre	Escravos embarcados	Escravos desembarcados	Observação	Documento
1708	Navio Nossa Senhora do Monte e Santo Antonio	Costa da Mina/ Senegâmbia	José de Azevedo	102	87	Repartição entre senhores de engenhos, lavradores, e moradores	AHU, cód. 268, f. 242 / BDTCE
1714	Santo Antonio e Almas e Nossa Senhora do Bom Sucesso	Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné	Domingos Veloso da Fonseca	406	356	–	BDTCE
1715	–	Costa da Mina	–	100	85	–	AHU-MA, doc. 1247 / BDTCE
1740	Iate São Francisco Xavier e santa Ana	Cacheu	Manoel Heges da Luz	77	69	–	AHU-MA, doc. 2700 / BDTCE
1741	Bergantim Madre de Deus e Santo Antonio e Almas	Cacheu	Antonio José Veloso	100	7	Trazer escravos para o engenho de madeira	AHU-PA, doc. 2263 / BDTCE
1743	Bergantim Madre de Deus e Santo Antonio e Almas	Senegâmbia	José Paulo	101	92	Trazer escravos para o engenho de madeira	AHU-PA, doc. 2445 / BDTCE
Total				886	696		

3.4. Estimativas fragmentadas do volume do tráfico de escravos

Embora seja uma tarefa muito difícil precisar o número de escravos desembarcados na Amazônia no período joanino, em razão da escassez de fontes, procuro estabelecer uma quantidade pelo menos aproximado do volume do tráfico negreiro. Primeiro torna-se importante destacar que os números até então apresentados pela historiografia não dão conta de pensar na dimensão do comércio de escravos e da própria escravidão assentada na Amazônia nessa época.

Kátia Mattoso, ao prever o número de escravos desembarcados no Brasil, estipula que 500 escravos entraram nos portos da Amazônia. A autora, certamente, baseou-se no mapa de contratos do Conselho Ultramarino. Esses dados, entretanto, consideram somente os assentos, e não as entradas efetivas de escravos. Mesmo tratando dos assentos, Mattoso equivocou-se, pois não diminuiu os 150 escravos contratados por Manuel de Almeida e Silva no ano de 1718 que foram ajustados posteriormente com Diogo Moreno.²⁰⁹ (tabela 4) Deste modo, apenas dois contratos realizaram-se diminuindo essa porção para 350 escravos. No entanto, os dados estimados por Mattoso tornaram-se referência na historiografia para o estudo do tráfico e conseqüentemente da escravidão e serviram para rotular a ausência de africanos na Amazônia para a primeira metade do século XVIII.

Nos últimos anos, o estudo sobre o tráfico negreiro ganhou um suporte maior de informações coletadas pela *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos* ao reunir diversas fontes que fornecem com mais precisão o número de escravos desembarcados para diversas regiões em que ocorreu o tráfico negreiro. Para a Amazônia joanina a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos* contabiliza um total de 696 escravos. (tabela 5) Essas informações serviram de base para Daniel Domingues estimar que durante o mesmo período entraram na Amazônia 959 escravos traficados da África. (tabela 6) Para compor a estatística do volume do tráfico Domingues considera além da entrada efetiva de escravos, os assentos, analisados anteriormente por Kátia Mattoso, mas de maneira diferente, pois descarta aqueles 150 escravos a que me referi atrás. Nessa contagem, o autor distribuiu os 200 escravos de maneira igual entre os anos de 1707 e 1708, referentes ao assento de João

²⁰⁹ MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p.32

Monteiro de Azevedo e os 150, entre os 1718 e 1721, também em partes iguais, acerca dos assentos de Manuel de Almeida e Silva e Diogo Moreno Franco, respectivamente, o que resulta em 350 escravos previamente assentados.

Na documentação, constatei semelhante quantidade de escravos que a *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos* com exceção dos 356 escravos entrados no ano de 1714, cuja existência se encontra documentada no *Arquivo Público da Bahia* e no *Arquivo Nacional do Rio de Janeiro*, equivalendo a 340 escravos. Apesar disso considero de grande importância as informações da *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*, posto que apresenta 696 escravos efetivamente entrados na região. Esse número aumenta quando considero os assentos, mas de maneira ponderada, Antes de adicionar os 350 escravos dos assentos, subtraio os 87 escravos introduzidos no ano de 1707, que podem ter sido uma parte dos 200 escravos assentados com João Monteiro de Azevedo, resultando em um total 263.

Adicionado esses 263 cativos referentes aos assentos com os 696 escravos efetivamente desembarcados, estimo que 959 escravos podem ter sido traficados (tabela 7), cálculo que iguala ao de Domingues, uma estimativa que teoricamente oscila em torno de 1.000 escravos introduzidos na região amazônica no período joanino.

Essa estimativa contrapõe-se com os números sugeridos até então pela historiografia que aponta uma porção menor de escravos desembarcados na região. Kátia Mattoso indica 500 escravos (se contarmos apenas os assentos, como vimos, esse número diminui para 350). Baseado nos dados apresentados por Mattoso, José Maia Bezerra Neto indica que para o período entre 1722 a 1755 não encontrou nenhuma referência sobre o tráfico negreiro na historiografia consultada, salvo pedidos de moradores por escravos africanos, em razão da “irregularidade do próprio tráfico”, uma vez que as fontes tornam-se confiáveis a partir da criação de Companhia de Comércio do Grão-Pará.²¹⁰ Contrário a essas idéias, as informações obtidas revelam que o tráfico, embora modesto, não se limitou aos assentos, como sugeriu Mattoso, mas sobreviveu ao longo dos anos, com a participação de particulares que introduziram alguns escravos na região, após o período dos assentos. Abaixo o quadro das estimativas de escravos desembarcados no Estado do Maranhão (1707-1750).

²¹⁰ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará / séculos XVII-XIX*, p. 23.

Tabela 4 – Estimativa Kátia Matoso

Ano	Nº de Escravos desembarcados
1708	200
1718	150
1721	150
Total	500

Tabela 5 – Estimativa *BDCTE*

Ano	Nº de Escravos desembarcados
1708	87
1714	356
1715	85
1740	69
1741	7
1743	92
Total	696

Tabela 6 – Estimativa Daniel Domingues da Silva

Ano	Nº de Escravos desembarcados
1707	100
1708	100
1714	356
1715	85
1718	75
1721	75
1740	69
1741	7
1743	92
Total	959

Tabela 7 – Estimativa Benedito Barbosa

Ano	Nº de Escravos desembarcados
1707	200 (assento)
1708	87 (-)
1714	356 (<i>BDCTE</i>)
1715	85
1721	150 (assento)
1740	69
1741	7
1743	92
Total	959

3.5. Traficados da África: portos e regiões de procedência dos escravos

Os escravos entrados na Amazônia no período joanino provinham em sua maioria do oeste da África Ocidental ou Atlântico Equatorial. Tratava-se de um comércio que acontecia desde o século XVII. (tabela 3) Na região conhecida por Senegâmbia e na Costa da Mina, o rei, a partir do início do século, chamava a atenção dos governadores para a importância do comércio da escravaria.²¹¹ Essa região, desde finais do século XVII, era a rota negreira por excelência para a Amazônia. Na década de 1720, como vimos, o capitão de mar-e-guerra do Estado do Maranhão, José de Torres, solicitava a D. João autorização para carregar os seus navios com os mantimentos e escravos necessários aos seus negócios nessa área.²¹²

Em 1743, o governador João de Abreu Castelo Branco noticiou ao soberano sobre a quantia excessiva que se cobrou pelos escravos negros que entravam na capitania do

²¹¹ “Carta de D. João para Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 13 de junho de 1708. *ABAPP*, tomo I (1902), doc. 87, pp. 129-130.

²¹² “Requerimento do capitão de mar-e-guerra do Estado do Maranhão José de Torres, para o rei D. João V.” ant. 30 de outubro de 1723. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa. 7, doc. 653.

Pará provenientes daquela capitania.²¹³ Em 1750, os moradores solicitaram à Coroa escravos de várias partes da África para amenizar a falta de braços; na documentação, “Guiné” foi uma das áreas citadas.²¹⁴ E ainda foi referida, anos antes, 1722, quando o Conselho Ultramarino analisou uma correspondência do governador do Maranhão ao dar conta que a região estava prejudicada pela falta de braços e os escravos de Guiné constituíam uma das maneiras de resolver aquele problema.²¹⁵

Além dessas áreas, no Golfo do Benin, a Costa dos Escravos tornou-se outra área provedora de cativos. A rota para essa região da África talvez tenha sido traçada em razão da ação da natureza, em que o vento e as correntes oceânicas mostravam-se mais favoráveis à navegação. Segundo Daniel Domingues, ao analisar o tráfico negreiro para o Estado do Maranhão, no Atlântico Norte o vento e as correntes oceânicas são orientados em sentido horário, enquanto no Sul se movem em sentido anti-horário. As embarcações que saíam em direção ao Maranhão de portos, como Bissau ou Cacheu, precisavam somente navegar em direção à parte sudeste do Atlântico Norte até atingir as correntes do leste para o oeste exatamente a poucos graus do norte do Equador. Em contraste, navios que partiam de algum ponto do Atlântico Sul ao Maranhão navegariam nas águas calmas, atrasando a viagem por longos períodos nas águas tranquilas do Equador.²¹⁶ Deste modo, Domingues considera que os portos localizados no Atlântico Norte tornaram os principais supridores de escravos para o Maranhão ao longo dos séculos, especialmente Bissau e Cacheu.²¹⁷ Tratava-se de uma rota negreira que diferenciou-se do restante do Brasil, onde prevalecia o Atlântico Sul, como mostra o mapa abaixo.

²¹³ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, para o rei D. João V”. Pará, 8 de Novembro de 1743. *AHU*, Avulsos, (Pará), caixa 26, doc. 2445.

²¹⁴ “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 16 de maio de 1750. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2976.

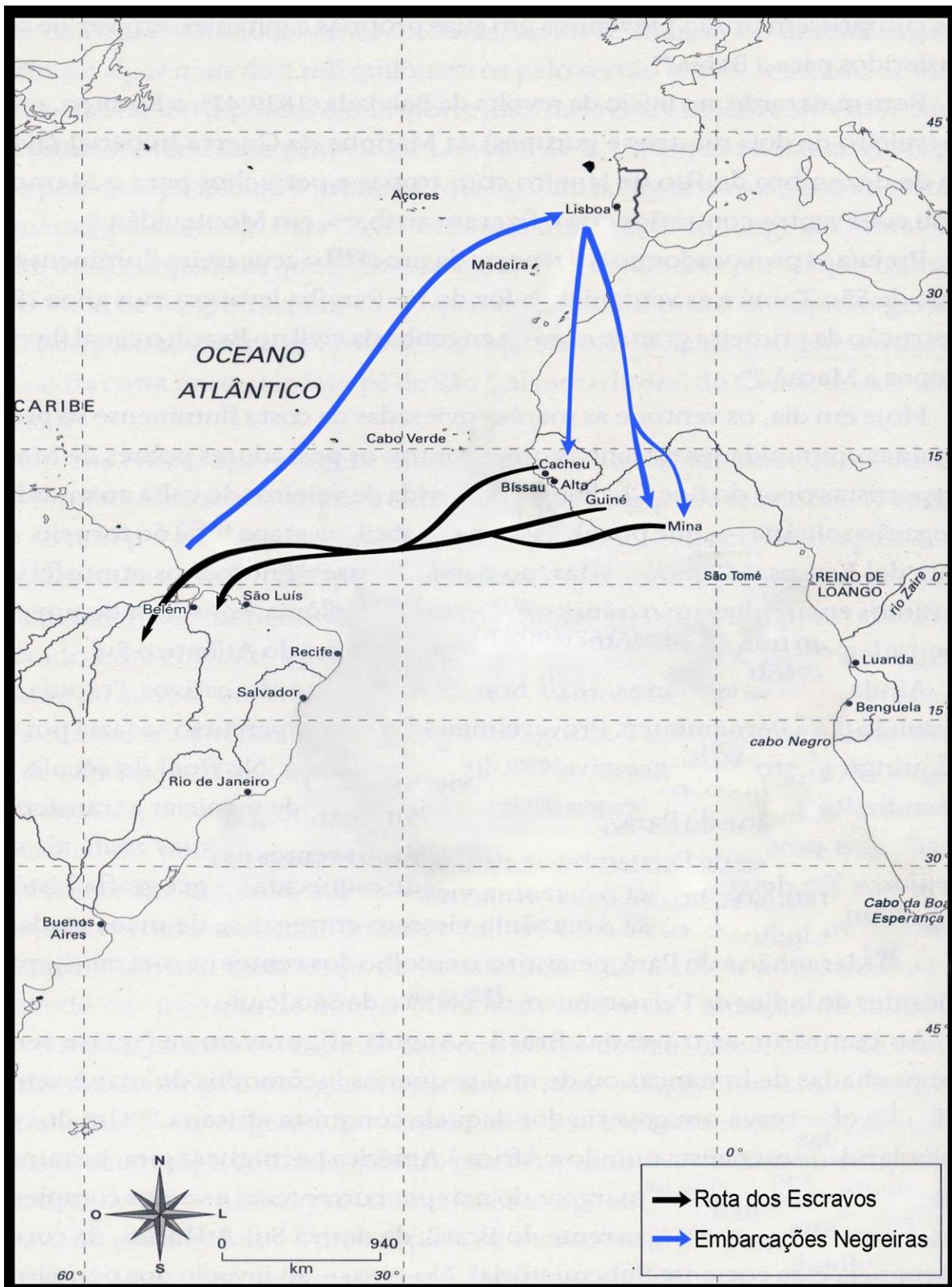
²¹⁵ “Carta de D. João para João da Maia da Gama, governador do Maranhão”. Lisboa, 25 de março de 1722. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), p. 189.

²¹⁶ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846”, pp. 485-486.

²¹⁷ *Ibidem*.

Mapa 1 – Itinerário do tráfico de escravos da Costa Africana para a Amazônia Colonial

(1707-1750)



Capítulo IV

Os “pretos de Guiné” na Amazônia

De acordo com John Thornton, no Novo Mundo, os africanos tiveram um papel tão importante quanto os que permaneceram na África, no entanto, de modo diferente, pois além de representarem mão-de-obra à economia, deixaram “uma herança cultural de linguagem, estética e filosofia” relevante à formação de uma nova cultura no mundo atlântico.²¹⁸ Baseado nos argumentos de Thornton, destaco que o africano na Amazônia, embora não estivesse presente em número elevado, como aconteceu nas áreas de produção de açúcar e das zonas auríferas, contribuiu ou pelo menos tornou-se um constante discurso de crescimento econômico na região.

Vimos no segundo capítulo, que os moradores e as autoridades não raramente pronunciavam o termo “preto da Guiné” ou “escravo da Guiné” para lamentar a falta de mão-de-obra ao desenvolvimento dos seus negócios no Estado do Maranhão, fato que no decorrer dos anos desdobrou-se em solicitações de africanos junto à Coroa portuguesa. Conforme Alberto da Costa e Silva, a expressão no Brasil, designava os descendentes da Guiné e estendia-se aos escravos do Congo e Angola. Esse autor lembra-nos ainda que, segundo Luis Viana Filho, “os superequatoriais, sobretudo os providos dos pontos onde era mais antigo o comércio português de escravos, formavam a maioria”.²¹⁹ Para Stuart Schwartz, tratava-se de um termo genérico e no Brasil denominava todo escravo proveniente da África; igualmente a expressão “negro da terra” referia-se aos indígenas.²²⁰

Procuo aqui analisar a presença dos “pretos de Guiné” que ao lado de outros escravos marcaram o mundo do trabalho na sociedade amazônica, resultado do tráfico negreiro, da mesma maneira que influenciaram na formação da sociedade. Analisarei

²¹⁸ THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico, 1400-1800*. pp. 189-90.

²¹⁹ SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o Libambo*, p. 789.

²²⁰ SCHWARTZ, Stuart. “Indian Labour and The New World Plantations: European Demand and Indian Response in Northeast Brazil”. *The American Historical Review*, vol. 83, nº 1 (1978), p. 61.

assim a inserção dos africanos na sociedade ao mostrá-los atuando em algumas atividades econômicas e também reagindo ao sistema escravista por meio das fugas, das revoltas e dos mocambos no período da escravidão.

Ao mostrar as experiências dos escravos tanto como mão-de-obra, quanto reagindo à escravidão, analiso-as do ponto de vista da história vista de baixo. Apesar das fontes em que me baseio constituírem documentos oficiais, pude perceber algumas experiências desses personagens, para construir a história vista de baixo, pois de acordo com Jim Sharp, “alguns tipos de registro oficial poderiam ser utilizados para explorar o mundo mental e material das gerações passadas”, já que “existem fontes que permitem aos historiadores de tais períodos chegarem mais perto das experiências das pessoas das classes inferiores”.²²¹ Essa preocupação em conhecer o universo dos excluídos é colocada na medida em que descrevo as experiências dos escravos na sociedade amazônica e a sua relação com outros sujeitos sociais.

4.1. O trabalho escravo

Nos capítulos anteriores mostrei que a agricultura constituiu uma atividade para a qual os moradores constantemente solicitavam escravos para suprirem a falta de braços. Com o incremento do tráfico negreiro, o escravo africano gradativamente ocupou espaço na sociedade amazônica e trabalhou em diversas atividades, como nas fábricas de madeiras, que se tornaram outra razão do tráfico negreiro para o Estado do Maranhão. Além dessas, destaco algumas que são evidentes na documentação e na literatura acerca do período: o trabalho doméstico, barbeiro-sangrador e os oficiais mecânicos.

4.1.1. Escravos fora do eito

Na Amazônia, os escravos trabalharam nas atividades domésticas em todo o período da escravatura, tanto no campo, quanto nas cidades dentro ou fora dos limites das grandes fazendas, obedecendo às necessidades dos seus proprietários, características que não diferenciavam a região amazônica, de acordo com Vicente Salles, de outras

²²¹ SHARP, Jim. “A História vista de baixo”. In: BURKE, Peter (org.). *A Escrita da História. Novas Perspectivas*. São Paulo: Editora da UNESP, 1992, pp. 47 e 49.

sociedades escravistas.²²² Por meio de algumas correspondências é possível relatar casos que retratam os afazeres domésticos. Em 1734, a escrava Rosa, cafusa, moradora na cidade de Belém do Grão-Pará, na casa de João Cordeiro Vilela e sua mulher Margarida de Siqueira Chaves, escrevia ao soberano, comunicando ser ela “de sua natureza livre isenta de todo o gênero do cativo”. A suplicante alegava que “João Severino Chaves junto (...) com seus filhos a tem pretendido por muitas vezes sujeitar a si e isto com o fundamento e motivo de uma Maria de Siqueira Freitas.” Estes a perturbavam “na sua liberdade e para o conseguirem têm costumado valerem-se de portaria dos governadores que têm ido aquele Estado, os quais menos bem informados lhe mandavam passar como o fizeram o ano próximo passado ao governador”. A escrava Rosa expõe que era “uma mulher pobre e miserável e os suplicados e os seus filhos poderosos”, pretendiam estes “tirá-la de casa do dito João Cordeiro Vilela e de sua mulher, os quais a estão sustentando pelo amor que lhe têm de criação”. Por esse motivo a dita Rosa com “o maior temor” recorria ao rei, pedindo que fosse “conservada na sua liberdade que por direito lhe compete na forma da sentença junta, isto em casa do dito João Cordeiro Vilela e de sua mulher donde assiste muito por seu gosto ou vontade ou donde melhor a ela lhe conviver e quiser assistir”.²²³

Tempo depois, a escrava Mariana, pertencente a Augusto Domingues de Sequeira, também suplicou a alforria ao soberano, visto estar enferma e não poder trabalhar. Esta se apresentava como “preta do Gêntio de Guiné, da nação Corana”, escrava de Augusto Domingues de Siqueira, morador de Belém. A escrava argumentava que tinha “servido há perto de seis anos com boa fidelidade em cujo tempo lhe sobreveio uma enfermidade que a incapacita poder continuar na escravidão em que se acha reduzida”. Essa era a razão pela qual dizia ter tentado “manumitir-se” por “ter pessoa que movida de compaixão lhe ofereceu dinheiro para a sua alforria conforme o valor estimado em que fosse avaliada”, o que o seu senhor não quis aceitar, “embaraçando-lhe por todos os meios”. Esta solicitava que se lhe concedesse a alforria “visto ter pessoa que por

²²² SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*, pp. 139-158, 205.

²²³ “Requerimento da escrava Rosa Cafusa para o rei D. João V”. Ant. 12 de fevereiro de 1734. AHU, Avulsos (Pará) caixa 16, doc. 1484.

compaixão e amor de Deus lhe contribui por esmola o dinheiro em que for avaliada para poder lograr a liberdade que por natureza lhe é devida”.²²⁴

Em 1744, outra escrava alegou o mesmo pretexto que a escrava Mariana anos antes. Tratava-se da escrava mulata Cecília, moradora na cidade de São Luis que relatou não poder trabalhar para seus donos em virtude do seu estado de saúde. Argumentava que “padece várias enfermidades e sobre a sua escravidão correm pleito Vitoriano Pinheiro de Meireles e Bernardo Evangelho de Mendonça”. Argumentava Cecília que estava incapacitada para servir a qualquer deles, uma vez decidido o pleito, “porque além das moléstias que padece se acha quase aleijada de um pé”. Após expor a terrível situação, esclarecia que pretendia “resgatar-se”, pelo que requeria se mandasse passar ordem ao ouvidor para que fosse avaliada “por pessoa perita”.²²⁵

Esses casos indicam vários escravos – embora nem todos africanos – atuando em diversas residências na região. Além desses casos de escravos que desempenharam trabalhos domésticos, a documentação sobre a inquirição do Santo Ofício no Maranhão fornece mais informações, ao relatar escravos que trabalhavam na residência dos Távora, rica família, proprietária de fazendas e cativos, que nos anos trinta fora acusada de cometer práticas judaicas em São Luis. Durante essa inquirição algumas pessoas ao serem investigadas pelos inquisidores, citavam escravos relacionando-os aos acusados. Pelos interrogatórios tratava-se de escravos que atuavam fora do eito e serviam à casa dos Távora. Assim, Raimundo de Azevedo Carvalho, natural da cidade do Maranhão, ao ser interrogado, relatava que “estando ele fora de casa, fora achar uma preta por nome Inês escrava de Branca da Silva, filha de Duarte Rodrigues, e dera da parte dela a sua mulher Maria Silveira (...) o recado seguinte que sua senhora Branca da Silva mandava dizer ao senhor e capitão Raimundo de Azevedo Carvalho se tinha algumas imagens velhas que não servissem, lhes mandassem para brincar os meninos”.²²⁶

²²⁴ “Requerimento da preta do gentio da Guiné da nação corana, Mariana para o rei D. João V”. Ant. 28 de março de 1738. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 21, doc. 1948.

²²⁵ “Requerimento da escrava mulata Cecília ao rei D. João V”. 20 de Junho de 1744 *AHU*, *Avulsos* (Maranhão), caixa. 28, doc. 2849

²²⁶ NOVINSKY, Anita Waingort. *O Santo Ofício da Inquisição no Maranhão: a inquirição de 1731*. São Luis: UEMA, 2006, p. 46

O relato desse morador possibilita argumentar que Inês prestava serviços aos seus senhores, nos afazeres domésticos, fato que lhe permitia deslocar-se de uma área para outra e até mesmo se inserir na vida social de seus proprietários, como sugere Vicente Salles, que entende que os escravos domésticos compreendiam além do interior das casas, as ruas, ao executar diversos serviços. Longe do eito, os escravos desempenharam outras ocupações. Serafim Leite cita a profissão de alfaiate que os pretos Francisco e Antonio aprenderam no colégio do Pará.²²⁷ (quadro 6) Também a função de porteiro desenvolvida pelo escravo João dos Santos que fugiu e, sem que os oficiais da Câmara soubessem foi nomeado para porteiro do Conselho, trabalhando até o momento em que “veio ao conhecimento de que era cativo e que andava fugido de seu dono”, foi preso e colocado na cadeia para “ser vendido na forma das ordens de V.M.”.²²⁸

4.1.2. O “barbeiro e sangrador” do governador

No campo da saúde, os escravos africanos desenvolveram ofício de barbeiro-sangrador. De acordo com Tânia Salgado Pimenta, no Brasil, a sangria desde o século XVI era utilizada “em quase todas as doenças”, e praticada por pessoas menos privilegiadas, principalmente os africanos e os seus descendentes. Tratava-se de um ofício bastante importante para a medicina, pois durante a institucionalização da fisicatura-mor, no século XIX ainda que o conhecimento e as práticas de cura populares fossem formalmente desvalorizados por esse órgão da saúde “foram reconhecidos como possuidores de um saber legítimo e autorizados exercer as suas atividades”.²²⁹

Para Ana Flávia Cicchelli Pires, esse ofício teve uma grande repercussão entre os escravos no Rio de Janeiro no começo do século XIX. Por carência de médicos e cirurgiões oficiais, o barbeiro desempenhava outras funções: “sangrava, passava

²²⁷ LEITE, Serafim S. I. *Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil (1749-1760)*. Lisboa, Rio de Janeiro, 1953, pp. 25, 26.

²²⁸ “Certidão do tabelião do público judicial e notas, João Pinto de Sequeira”. *AHU*, Maranhão (Avulsos), caixa 30, doc. 3045.

²²⁹ PIMENTA, T. S. Barbeiros-sangradores e curandeiros no Brasil (1808-28). *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v. 5, nº 2, Rio de Janeiro, Julho/Outubro, 1998.

remédios, arrancava dentes e tratava de muitas doenças”.²³⁰ Da mesma forma que no Rio de Janeiro, o trabalho de barbeiro e sangrador tornou-se fundamental na Amazônia. No tempo em que a varíola disseminou-se entre a população, mais precisamente no ano de 1725, o governador João da Maia da Gama, ao relatar as consequências da epidemia a D. João deu conta da participação de um escravo africano que desenvolvia a profissão de barbeiro.

Segundo o relatório do governador, diante das inúmeras mortes de índios e sem pessoas suficientes para os andamentos dos socorros aos doentes, pois “por não querer chamar índios para os entregar a morte [e] como todos fugiam do contágio”, não tendo pessoas “quem sangrasse e tendo eu um escravo de Angola, barbeiro e sangrador o mandava correr as ruas ver onde era necessário mandando inocular pelos soldados saindo às cinco horas da manhã andava até as dez, onze horas da noite”. Este barbeiro após sangrar os doentes “caia esfalfado e atordoado dos fedores malignos das bexigas sem poder levantar a cabeça, nem abrir os olhos por mais remédios que lhe faziam”.²³¹ Segundo Ana Flávia Cicchelli Pires, embora sangrador e barbeiro aparecessem juntos, sendo comum, referir a um sangrador como se fosse barbeiro, tratava-se de categorias diferentes. O termo barbeiro referia-se às práticas mais populares, exercido por pessoas de um grupo social mais baixo, ao passo que o sangrador, estava ligado à cirurgia. Apesar dessa diferenciação, os dois ofícios geralmente eram exercidos pela mesma pessoa, que também utilizava material de trabalho parecido. Os barbeiros-sangradores se tornaram ao longo do tempo profissionais importantes no tratamento das doenças nas viagens atlânticas, e na África estavam capacitados a escolher os escravos mais robustos.²³²

²³⁰ PIRES, Ana Flávia Cicchelli. “A participação dos sangradores no comércio atlântico de escravos”. In: XII Encontro Regional de História, 2006, Niterói. Anais do XII Encontro Regional de História, 2006. pp. 1, 2.

²³¹ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 9, doc. 757.

²³² PIRES, Ana Flávia Cicchelli . “A participação dos sangradores no comércio atlântico de escravos”, pp. 4, 5.

4.1.3. Oficiais mecânicos

Os africanos trabalharam também na construção de obras. O jesuíta Serafim Leite mostra em seu livro *Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil* a relação dos trabalhadores das obras do colégio e da igreja do Pará. Na lista constam, entre os trabalhadores, índios e negros pertencentes a diversas fazendas da região matriculados para apreender diferentes ofícios (quadro 6) Segundo o jesuíta, além desses escravos, as fazendas dispunham de outros, especializados em variados serviços, que se encontravam nas relações de trabalhadores. Entre os quais canoieiros e serradores, formados por africanos e indígenas, classificados na mesma categoria de oficiais mecânicos.²³³

Quadro 6: Lista do Pessoal do Colégio do Pará no ano de 1718²³⁴

Nome	Denominação	Profissão	Local pertencente
Francisco Maçus	Preto	Pedreiro	Fazenda Jaguarari
Manuel Garcia	Preto	Pedreiro	Fazenda Jaguarari
Manuel	Preto	Pedreiro	Fazenda Gibrié
Pero	Preto	Ferreiro	–
Lazaro	Forro	Ferreiro	Fazenda Gibrié
Miguel	Preto	Ferreiro	Fazenda Jaguarari
Inácio	–	Ferreiro	Fazenda Jaguarari
Inácio	Preto	Carpinteiro	Fazenda Jaguarari
Félix	Preto	Carpinteiro	Fazenda Jaguarari
Antonio Guaiapi	–	Carpinteiro	Fazenda Mamaiacu
Raimundo Tupinambá	–	Carpinteiro	Fazenda Mamaiacu
Mandu Gregório	–	Carpinteiro	Fazenda Mamaiacu
Mandu	Cafuz	Carpinteiro	Engenho de Ibirajuba
Francisco	Preto	Alfaiate	Fazenda Jaguarari
Antonio	Preto	Alfaiate	Fazenda Jaguarari
Januário	–	Tecelão	Fazenda Gibrié
Antonio	Forro	Tecelão	Fazenda Mamaiacu

²³³ LEITE, Serafim. *Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil (1749-1760)*, p. 26.

²³⁴ *Ibidem*, pp. 25-26.

As profissões mostradas no quadro eram bastante desenvolvidas, principalmente nas construções em destaque os pedreiros e os carpinteiros, que no geral formavam o corpo de trabalhadores. De acordo com Mário Meireles, no governo de João de Abreu Castelo Branco (1737-1747), durante a construção de um canal do Arapapaí na cidade de São Luis do Maranhão, os africanos participaram de todo o processo da edificação. Compreendiam sessenta escravos dos moradores, doados ao governo para iniciarem a abertura do canal. No decorrer dessa construção, os colonos doaram mais escravos.²³⁵ A documentação mostra muitas informações acerca de índios para os serviços de obras; no entanto, as informações escasseiam ao tratar dos africanos. Apesar disso, a participação dos africanos tornou-se importante no contexto, pois provavelmente, ao longo do tempo, outras obras foram construídas ou restauradas à custa dos trabalhos de índios e africanos.

Esses casos demonstram que, embora a agricultura tenha sido em grande parte a razão para o desenvolvimento do tráfico negreiro, o escravo africano atuou em outras atividades. Ainda sem maiores detalhes para uma análise profunda sobre o papel que os africanos desempenharam na Amazônia joanina, em razão das escassas fontes, os documentos possibilitam repensar a ideia de trabalho. Nesta região como vimos, o tráfico tornou-se uma atividade irregular, e apesar da carência de mão-de-obra, a força de trabalho preponderante era composta de índios. Embora não tenha mostrado o papel da mão-de-obra indígena nessas atividades (pois a minha intenção era explicitar o lugar dos africanos), cabe aqui lembrar que nas fontes consultadas é possível verificarem-se inúmeros pedidos de índios junto à Coroa para desempenhar os trabalhos citados; a Corte, em geral, concedia licença de resgates aos moradores para utilizá-los em seus serviços. Os portugueses, desde o período colonial, apropriaram-se da força de trabalho indígena por meio dos descimentos, das guerras justas e dos resgates, sobretudo para o cultivo das diversas culturas até a implantação de uma série de reformas que determinaram a sua liberdade absoluta, e a transformação das aldeias missionárias em

²³⁵ MEIRELES, Mário M. *Dez estudos históricos*. São Luis: Alumar, 1994, pp. 130-31 (Coleção Documentos Maranhenses).

vilas governadas pelos diretores, mediante a consolidação da ideia de tutela do governo dos índios.²³⁶

A circunstância em que os índios se encontravam na região amazônica – alvos da política portuguesa – possibilitou os moradores utilizarem a força de trabalho africana com o incentivo da Coroa. É o caso de José da Cunha Deça, morador da capitania do Pará, já referido anteriormente, que solicitou braços para socorrer suas lavouras e engenhos de açúcar. Em resposta ao pedido desse morador, o rei concedeu escravos índios e, na ocasião, africanos nos navios que chegassem à região para desenvolver os seus negócios.²³⁷

A partir desse caso, podemos argumentar que os africanos não substituíram o indígena, como aponta a historiografia para outras regiões do Brasil e da América espanhola. Stuart Schwartz entende que o indígena desempenhou um papel importante na economia do Nordeste, mas no decorrer da colonização, as incertezas advindas da resistência, saúde e expectativa de vida tornaram o seu trabalho um investimento arriscado aos colonos. O uso de trabalho indígena estava, então, sujeito a vários constrangimentos e limitações, situação que ajuda a explicar a preferência do africano gradualmente nos engenhos de açúcar do Nordeste.²³⁸

A transição da força de trabalho escrava predominantemente indígena para uma composta de africanos também é defendida por John Thornton. De acordo com o autor, na América Ibérica, os nativos tiveram uma grande importância nos primórdios da colonização, mas no transcorrer dos anos, houve a substituição da mão-de-obra indígena pela africana em razão de complexos fatores. Entre os quais a pressão demográfica dos

²³⁶ Sobre o Diretório ver: ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O Diretório dos Índios: um projeto de civilização no Brasil do século XVIII*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1997; 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 Descobrimentos Portugueses, 2000; MOREIRA NETO, Carlos de Araújo. *Índios da Amazônia: da maioria a minoria (1750-1850)*. Petrópolis: Vozes, 1988; COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar. Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. São Paulo: Tese de Doutorado (História Social), USP, 2006.

²³⁷ “Carta de D. João V para o governador e capital general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 26 de fevereiro de 1709. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), p. 33.

²³⁸ SCHWARTZ, Stuart. “Indian Labour and The New World Plantations: European Demand and Indian Response in Northeast Brazil”, pp. 60, 72

povos indígenas, muitas das vezes motivadas pelas doenças; “a natureza da conquista; a legislação imposta pelas autoridades reais ibéricas aliadas às diretrizes fiscais dos monarcas”. Essas razões, para o autor, explicam por que os portugueses e os espanhóis ao longo da colonização preferiram os africanos ao invés dos indígenas.²³⁹

Na Amazônia, ao contrário, os africanos não anularam o trabalho indígena, mas coexistiram num espaço de trabalho multiétnico, e constituíram um componente complementar da força de trabalho à colonização no norte da América portuguesa. Ao lado do extrativismo e da mão-de-obra indígena, que caracterizaram o processo de colonização da região amazônica, desenvolveram-se também a agricultura, a extração da madeira e outras atividades em que os moradores em vários momentos valeram-se também da força de trabalho africana que possibilitou organizar o tráfico negreiro. Este introduziu poucos escravos, o que certamente explica a enorme participação dos índios na economia que, ao lado de outras categorias como os mulatos, os chamados cafuzos, e principalmente os africanos, trabalharam em todo o período da colonização da região amazônica.

4.2. O africano além do trabalho escravo

Na região amazônica, a presença africana, igualmente a outras regiões do Brasil, não se restringiu à mão-de-obra para as diversas atividades econômicas, mas tornou-se também um reagente ao sistema de escravidão. Neste tópico busco analisar três questões evidentes em todas as sociedades escravistas: as fugas, os mocambos e as desavenças, aos quais os escravos constantemente eram associados pelos moradores e pelas autoridades políticas e religiosas no Estado do Maranhão, no decorrer do processo de colonização da Amazônia, quando essas práticas sobreviveram.

4.2.1. Trilhando os caminhos da liberdade

As fugas eram problemas recorrente na Amazônia, que atrapalhavam o crescimento da região, principalmente para a propagação da cultura da cana-de-açúcar. Por essa razão, os oficiais da Câmara de Belém, no ano de 1730, em representação dos

²³⁹ THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico, 1400-1800*, pp. 193-200.

moradores da cidade, solicitavam atenção do soberano para evitar as fugas de escravos. No ano seguinte, o rei noticiava ao ouvidor geral e também ao governador Alexandre de Souza Freire a respeito da correspondência dos oficiais da Câmara de mandar escolta pelos rios e cabeceiras para apreenderem os servos. De acordo com o soberano, “devia acudir aos lavradores dessa capitania mandando ao governador que ora é e aos que diante forem, mandem no tempo do verão, escolta pelos rios e cabeceiras deles apreenderem os servos dos moradores que se lhe têm ausentado”. Esses escravos “cada hora o fogem deixando as fazendas desertas, e fazendo escondeiros pelos matos donde assaltam as fazendas com mortes, em grave prejuízo dos meus vassallos, rendas reais, o que se podia fazer com os índios que trazem os missionários”. Estes “são muitos quando vêm abaixo conduzir as drogas, que tiram do sertão algumas das aldeias e soldados, pegando os senhores dos tais servos achado costumado e necessário para satisfação dos índios, que os forem buscar”. Perante o exposto, os oficiais da Câmara reforçavam “que esta diligências se faça todos os anos para que os moradores não percam os seus servos e lavouras, e que se entreguem a seus donos os fugitivos sem contradição alguma pagando o trabalho a quem os trazer”.²⁴⁰

Diante das constantes fugas, o soberano recomendava a utilização dos índios na captura, a fim de que os moradores não perdessem seus escravos e lavouras. Em 1734, D. João elogiou o governador José Serra pelas atitudes que tomou em relação aos escravos fugidos e relatou “o zelo e acerto com que se vos houvestes nestes particulares, de muita importância para o sossego desses povos (...) esperando continueis com a mesma atividade na diligência de extinguir os mocambos; e também de fazerdes prender os culpados por crimes graves”.²⁴¹ Essas fugas constituíram um problema para os moradores e autoridades, pois os escravos além de assaltar as fazendas, causavam diversas mortes, e em alguns casos contavam com o apoio dos proprietários de terras que tentavam se apropriar regularmente desses escravos ao fugirem.

Por este problema, em 1738, o governador João Castelo Branco solicitou providências a D. João para punir as pessoas que abrigassem escravos alheios ou que os

²⁴⁰ “Carta de D. João V, rei de Portugal, para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 18 de dezembro de 1731. *ABAPP*, tomo 5 (1906), doc. 345 pp. 369-70.

²⁴¹ “Carta de D. João V, rei de Portugal, para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 6 de fevereiro de 1734, *ABAPP*, tomo VI (1907), doc.413 p. 222.

auxiliassem nas fugas. Em resposta ao governador, o monarca escrevia que tinha se visto “a perda que experimentam esses moradores em perpetuá-los no seu serviço, aos quais seria útil impor-lhes nas fugidas dos seus escravos, procurando os que os retêm injusta a pena que apontais para se absterem de recolher os escravos alheios”. O rei lembrava que as leis do reino puniam “os culpados em auxiliarem escravos para fugirem, ou encobrirem e reterem os fugidos sem o manifestarem aos seus senhores, ou as Justiças dos lugares”.²⁴²

A apropriação de escravos pode ser entendida a partir da leitura de John Manuel Monteiro, ao analisar as fugas e a inserção de índios nas relações socioeconômicas da sociedade paulista do século XVII. John Monteiro entende que a maioria dos índios fugidos, regularmente, encontrava-se na sociedade, geralmente, acobertados por outros senhores que os incorporavam a suas posses, a fim de beneficiarem-se da mão-de-obra. Os senhores, em contrapartida, proporcionavam aos escravos uma reduzida mobilidade, pois, muitas vezes, poderiam desenvolver outras atividades.²⁴³ No Maranhão, da mesma forma que em São Paulo, os proprietários contribuíam com as fugas de escravos visando apropriar-se de sua força de trabalho e utilizá-los em suas propriedades ou beneficiar-se nas trocas comerciais.

Além das leis previstas nas ordenações, os moradores e as autoridades, para conter as fugas, procuravam formar expedições, compostas por soldados e índios. Estes desciam e subiam os rios da imensa região, cortavam as matas e apontavam os refúgios dos escravos. Em vários momentos, os oficiais posicionaram-se de maneira favorável à participação dos indígenas nas escoltas que se destinavam a procurar escravos fugidos, e que os mesmos fossem pagos pelos donos dos escravos ausentes. Em uma carta datada de 1749, o governador elogiou a atitude do rei diante do parecer dos oficiais da câmara que solicitavam escoltas para a captura dos escravos, sem a interferência da Fazenda real e dos capitães de campo.²⁴⁴

²⁴² “Carta de D. João V para o governador do Maranhão para o governador do Maranhão”. Lisboa Ocidental, 16 de março de 1739. *ABNRJ*, vol. 67 (1948), p. 264.

²⁴³ MONTEIRO, John Manuel. *Negros da Terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 184.

²⁴⁴ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão, para o rei D. João V”. Pará, 9 de Março de 1749. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2905.

Para John Monteiro, as práticas de fugas dos índios foram entendidas de maneira repressiva pela legislação e pelos próprios colonos que impuseram um rígido controle, aumentando o conflito e desencadeando novas fugas.²⁴⁵ No caso do Maranhão, ainda que as autoridades tomassem providências para contê-las, as mesmas ocorreram regularmente, à semelhança de outras regiões da América portuguesa onde existiu a escravidão. O problema das fugas preocupava moradores e autoridades porque representavam não somente perdas de mão-de-obra, mas concorreram para aumentar a formação de mocambos, no tempo em que vigorou o sistema escravista na Amazônia.

4.2.2. Construindo espaços de autonomia

Ao longo dos anos, formaram-se vários mocambos na região, especialmente por índios e negros que, por serem excluídos da sociedade, estabeleceram vínculos entre si. Segundo José Alves de Sousa Junior, muitos indígenas que exerciam o posto de principal nas povoações tornaram-se chefes de mocambos.²⁴⁶ Luiz Balkar Pinheiro argumenta que o modo de vida que os mocambeiros desenvolveram assemelhava-se ao das comunidades indígenas, uma vez que os negros mantinham contato próximo com os grupos indígenas e mestiços da região.²⁴⁷

Todavia, é importante considerar que essa união relacionava-se estritamente às teias de interesses que os envolviam, pois em vários momentos, os indígenas recrutados nos serviços militares prestaram trabalhos nas diligências, combatendo os mocambos. Em outros casos, compunham as tropas de fugitivos nos mocambos, convivendo com os escravos africanos. Essa relação estabelecida entre esses sujeitos no contexto da formação de mocambos é denominada por Flávio Gomes de “fronteiras étnicas borradas”. O autor apropriou-se do termo para mostrar que nesse período a relação entre

²⁴⁵ MONTEIRO, John Manuel. *Negros da Terra*, pp. 175-76, 181.

²⁴⁶ SOUSA JÚNIOR, José Alves. “O Projeto Pombalino para a Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão”. p. 92.

²⁴⁷ PINHEIRO, Luiz Balkar Sá Peixoto. “De mocambeiro a Cabano: notas sobre a presença negra na Amazônia na primeira metade do século XIX”. *Revista Tempos das Águas*, nº 1 (1º semestre, 1999), p. 158.

negros e índios não era clara, já que dividiram experiências de cumplicidade e de hostilidade em boa parte da colonização.²⁴⁸

Essa experiência preocupava todos os setores envolvidos no processo de colonização da região amazônica. Em 1733, em carta, o soberano apresentou parecer ao ouvidor geral da capitania do Piauí, José de Barros Melo, acerca das mortes que naquela capitania tinham feito os escravos a seus senhores, como o caso do sargento-mor da região, a quem “deu tiro um seu escravo chamado Inácio de que faleceu”. Por essas razões, ao ouvidor parecia que o rei devia “conceder aos ouvidores do Maranhão [faculdade] para que possam mandar executar as sentenças do último suplicio na gente índia da terra, mestiços e pretos”. Nos argumentos do rei sobressaem as denúncias de que nas terras da capitania do Piauí, os negros, acompanhados de outras pessoas, constantemente matavam seus senhores. Não sem razão, o soberano reconhecia os “grandes riscos nos caminhos donde já tem tirado presos a justiça sem embargo de irem com bastante gente de armas por passarem por muitos mocambos de pretos e de gentes bandoleiras”.²⁴⁹

Por conta das fugas de escravos e mocambos, o rei, em 1748, respondia às reivindicações dos moradores, comunicando ao governador do Maranhão que os vereadores de Belém do Pará tinham-lhe solicitado que seria “conveniente para se apanharem os índios e escravos fugidos a esses moradores que se mandem escoltas de soldados aos mocambos”. Estas escoltas seriam pagas pelos senhores de escravos fugidos à quantia de “dez mil reais para satisfação dos soldados, e índios que forem nas tais escoltas”.²⁵⁰

Respondendo a essa carta do rei, o governador Francisco Pedro de Mendonça Gurjão relatava detalhadamente o impacto que os mocambos causavam na região e ao mesmo tempo pedia providências para contê-lo. Segundo o governador “as povoações que os escravos fugidos fazem nos matos o que neste Estado chamam de mocambos, em todo

²⁴⁸ GOMES, Flávio. “Florestas Transnacionais: mocambeiros e índios no norte amazônico”. *Revista Ciência Hoje*, vol. 32, nº 191 (2003), p. 33.

²⁴⁹ “Para o ouvidor geral da capitania do Piauí”. Lisboa, 16 de novembro de 1733. *AHU*, códice 209, f. 75

²⁵⁰ “Para e general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 23 de julho de 1748. *AHU*, códice 271, f. 20.

tempo foram mais prejudiciais às fazendas dos moradores, não só pela destruição que fazem nas culturas, mas por negarem a si outros escravos”. Muitos escravos fugiam, pois “convidados da liberdade da vida e isenção de senhorio desamparam as mesmas fazendas, e associados uns com os outros cometem todo o gênero de insultos”. Segundo o governador, se no Brasil havia capitães de mato, no Pará o que se tinha feito, “no tempo de meus antecessores”, nesse tipo de diligência era escolherem “militares da guarnição desta praça, e deles se nomeava um cabo da escolta que com pequeno número de soldados, e maior de índios de guerra faziam um corpo suficiente, municiado pela Real Fazenda de V.M. e entravam em ação, e, muitas vezes, sucedia que dos achados que se pagavam por cabeça, apenas cobriam a despesa da real Fazenda.”²⁵¹

Era evidente a angústia dos moradores em relação aos danos que os mocambos causavam, que, segundo o governador, constituíam um problema antigo na região. Lembrava ainda o governador Francisco Gurjão que, em 1748, quis “o capitão do campo, posto que aqui corresponde ao de capitão do mato no Brasil, faculdade para ir dar certo a alguns mocambos que se achavam no rio Capim”. Entretanto, “fazendo ele capitão os gastos a sua custa, os quais não chegou a recuperar, porque os presos não corresponderam a sua expectativa por haverem desertado os fugidos das habitações do mato, e só algum escravo disperso foi apreendido pela tal escolta”. Diante de tudo isso, para o governador, apesar das incertezas quanto ao resultado das tropas, como os “tais mocambos são prejudiciais igualmente aos moradores, e na destruição de suas lavouras padecem detrimento os dízimos reais, me parece que tanto a real Fazenda como os bens do Conselho concorram para as despesas das escoltas”.²⁵²

Ao analisar a provisão dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará, e também do governador acerca da conveniência em se capturar os índios e escravos fugidos, o Conselho Ultramarino reconhecia as agruras dos moradores, pois que “pela representação da Câmara e informação do governador se mostra que esses fugidos dos seus mocambos saem a cometer as mesmas atrocidades que no Brasil os negros aquilombados”. Mais ainda, o Conselho lembrava ao rei que “contra estes foi V.M.

²⁵¹ “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão para o rei D. João V”. Pará, 9 de Março de 1749. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2905.

²⁵² *Ibidem*.

servido mandar promulgar a lei de 3 de maio de 1741, para que sendo presos com quilombos formados fossem marcados em uma espádua e sendo segunda vez preso neles se lhes cortasse uma orelha”. Diante das constantes cartas dos moradores e autoridades solicitando providências para conter as fugas e os mocambos, o Conselho Ultramarino sugeria aplicar a “mesma lei e a sua pena será conveniente, para se evitarem os mocambos no Estado do Maranhão, aos negros e índios que forem escravos e que forem apanhados e presos em mocambos formados”. Na ocasião o Conselho também se referia à representação dos oficiais da Câmara de que não bastava a pena da lei, “para deixar de haver receptadores de escravos, que os retêm contra a vontade de seus senhores”, sugerindo que se aumentassem as penas para ocultavam escravos.²⁵³

Embora as autoridades tomassem providências para resolver o problema, os escravos empreendiam muitas fugas e construía também inúmeros mocambos na região, juntamente com outros sujeitos vistos como baderneiros pelos colonizadores, representando assim, uma grave falta de mão-de-obra na região. Segundo José Alves de Sousa Júnior, antes da instalação da política pombalina, os indígenas e negros, independentemente de sua condição social, juntamente com os despossuídos “brancos”, dividiam interesses comuns e, lentamente, “acabavam por construir uma identidade de interesses”. Em razão da situação de miséria e degradação em que se encontravam, vítimas das políticas forjadas para a região Norte, criaram “estratégias de resistências coletivas. Foi o caso da organização de mocambos e da realização de rebeliões” ocorridas ao longo da história da Amazônia.²⁵⁴

4.2.3. “O mesmo risco que se experimentou nos Palmares”

Juntamente com as fugas e mocambos, os escravos se envolviam em inúmeros conflitos, razão pela qual as autoridades receosas da presença desses escravos nos sertões solicitavam providências ao rei para contê-las. Em 1706, ao analisar a carta de

²⁵³ “Sobre a representação da câmara do Pará ser conveniente para se apanharem os índios e escravos fugidos aqueles moradores que se mandem escoltas de soldados aos mocambos em que eles se juntam e vão as cópias que se acusam.” Lisboa, 21 de maio de 1750. *AHU*, códice 209, ff. 220-221v.

²⁵⁴ SOUSA JÚNIOR, José Alves. “O Projeto Pombalino para a Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão”, p. 92.

Pedro da Costa Raiol, o soberano advertia o governador Cristóvão da Costa Freire que “todos os anos iam ao negócio do sertão muitos escravos em conta de seus senhores, de que podia resultar levantarem-se com os naturais e fazerem nos sertões muitas insolências prejudiciais ao serviço de Deus e meu”. Ao tomar conhecimento desse fato, D. João ordenava ao governador que evitasse “apertadamente irem ao sertão pretos, mamelucos e escravos como já tenho ordenado por lei particular.”²⁵⁵

Segundo uma outra carta régia, a proibição da ida desses sujeitos à colheita das drogas do sertão causou impacto aos moradores que necessitavam dos trabalhos dos escravos, motivo que levou os oficiais da Câmara do Pará, no ano de 1708, a questionarem a atitude do rei alegando que a medida prejudicava os moradores. Os vereadores, dizia o rei em carta ao governador, argumentavam que os moradores não tinham então “quem mandar nas suas canoas, nem de quem fiar as suas granjearias”, o que se poderia solucionar autorizando Cristóvão da Costa Freire a dar “licenças aos pretos e mamelucos que consta não são desinquietos nem tenham sido culpados”.²⁵⁶ Já aos oficiais da Câmara, o rei respondia que tinha pedido informação ao governador sobre o assunto, mas que, “quando se vos oferecer algum negócio que seja necessário dar-se remédio e providência pronta, o deveis fazer presente ao mesmo governador, para que me dê conta eu poder resolver o que for conveniente”.²⁵⁷

No entanto, Cristóvão da Costa Freire não se mostrou favorável à decisão, pois no mesmo ano descreveu a D. João a experiência dos que percorriam os sertões do Rio das Amazonas. Em 1711, o Conselho Ultramarino relatava ao rei que Costa Freire entendia que “os oficiais da Câmara da cidade do Pará não têm razão em o requerimento que fazem a V.M. quanto aos pretos ainda que alguns não saíssem culpados nas [devassas] que se têm tirado dos sertões lhe constava o deviam ser pelos assaltos que deram, e mau

²⁵⁵ “Para o governador e capitão general do Maranhão sobre se lhe ordenar evite que não vão os pretos, mamelucos e escravos aos negócios do sertão”. Lisboa, 6 de junho de 1706. *AHU*, códice 268, f. 217.

²⁵⁶ “Para o governador e capitão general do Maranhão. Sobre informar na representação que fizeram os oficiais da câmara do Pará acerca do prejuízo que se segue aqueles moradores”. Lisboa, 24 de julho de 1709. *AHU*, códice 268, f. 253.

²⁵⁷ “Para os oficias da câmara do Pará. Sobre o prejuízo que se segue aqueles moradores de não irem aos sertões do rio Amazonas pretos, mamelucos e mais escravos seus”. Lisboa, 24 de julho de 1709. *AHU*, códice 268, f. 253v.

trato que dão aos índios remeiros, e pouco respeito que têm aos missionários”. Para o governador, a ameaça era grande, pois, “como são muitos o que vão nestas viagens se podem levantar e haver o mesmo risco que se experimentou nos Palmares em Pernambuco”. Dessa forma, a Cristóvão da Costa Freire parecia que só devia se autorizar a ida de mamelucos, mesmo que solteiros, “por serem naturais da terra e não haver tanta queixa deles”.²⁵⁸

Esse discurso em torno dos escravos perdurou por longos anos. Em 1720, o soberano advertia o governador Bernardo Pereira de Berredo sobre ter sido informado que não se observavam as restrições de não poderem ir ao sertão a tirar drogas “soldados que atualmente estão servindo, mamelucos, pretos e homens do mar ou quaisquer outras pessoas que não forem naturalizadas na terra”. Isso porque essa “qualidade” de gente, segundo o rei, fazia todo tipo de “insolências de roubos e mortes que escandalizam o gentio e o obrigam a irem para os matos”, além de os incitar a “tomarem as armas e fazer-nos guerras”. Cabia, pois, atalhar esses desserviços, “não dispensando em nenhum caso a dita determinação”.²⁵⁹

Em 1722, os oficiais da Câmara de Belém escreviam ao soberano sobre o “grande dano” à ordem pública que decorria de os missionários aceitarem em suas missões, “homens proibidos pela lei”, como “forasteiros, mamelucos, oficiais marinheiros e pretos”, muitos dos quais “assalariados”, dos quais se serviam para suas “negociações”.²⁶⁰

Preocupado com a situação dos negros e índios, em carta ao vigário da matriz de Nossa Senhora da Vitória, do Piauí, o rei chamava a atenção para a necessidade de que ensinasse não só os filhos dos moradores, mas que também doutrinassem os “índios e

²⁵⁸ “O governador do Estado do Maranhão informa no requerimento dos oficiais da Câmara do Pará sobre o prejuízo que seguiu aos moradores em que lhe proíbe não mandarem os seus escravos aos sertões do Rio das Amazonas”. Lisboa, 24 de novembro de 1711. *AHU*, códice 274, ff. 211v-212.

²⁵⁹ “Para o governador do Maranhão”. Sobre lhe ordenar fazer observar o regimento daquele governo, em que proíbe que não possam ir ao sertão tirar drogas, soldados que atualmente estão servindo, mamelucos, pretos e homens do mar. Lisboa, 8 de junho de 1720. *AHU*, códice 269, f. 131v.

²⁶⁰ “Carta dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para o rei D. João V”. Belém do Pará, 30 de agosto de 1722. *AHU*, Avulsos, (Pará) caixa 7, doc. 621.

pretos que há nesses sertões”, para o que lhe parecia que se devia “erigir na vila da Moucha um hospício de padres da Companhia”.²⁶¹

No decorrer do processo de colonização, a Coroa procurou aumentar o controle sobre negros e mulatos. Em 1740, segundo Mário Meireles, o governador João de Abreu Castelo Branco “proibiu que os escravos, quer de Guiné, quer do gentio da terra e bem assim crioulos, mamelucos e cafuzos, andem com armas defesas, cacetes e violas, sob pena de três dias de prisão e cinquenta açoites por dia”.²⁶²

O controle que as autoridades exerceram sobre esses grupos sociais contribuiu para que eles resistissem ao sistema escravista e, sobretudo à colonização que os marginalizava, fator fundamental para a construção de espaços de autonomia por meio das fugas, dos mocambos e das desavenças ao longo dos anos. Essas práticas podem ser entendidas como resultado direto do tráfico negreiro, pois os africanos inseriram-se na sociedade amazônica, não apenas como mão-de-obra, mas como agentes sociais que ao lado de outros elementos, criaram uma sociedade a partir de suas percepções assinaladas por fugas, brigas e mocambos. Entretanto, observa-se nos discursos que o escravo era diretamente relacionado à ideia de crescimento econômico, motivo pelo qual as “insolências” por eles cometidas significavam aos moradores e autoridades não só a desordem, mas também graves prejuízos, pois diminuía a mão-de-obra para o desenvolvimento de seus negócios e também para a arrecadação dos dízimos da Fazenda Real. Da mesma forma, proibi-los de ir ao sertão implicava aos moradores prejuízos na coleta das drogas, razão pela qual os colonos preocupavam-se com as ordens das autoridades que determinavam o afastamento desses indivíduos do sertão.

²⁶¹ “Para o vigário do Piauí”. Lisboa, 14 de abril de 1733. *AHU*, códice 270, f. 188.

²⁶² MEIRELES, Mário M. *Dez estudos históricos*. p.131

Conclusão

Ao destrinchar a história do tráfico negreiro, destaco que a Coroa portuguesa teve uma grande participação na organização desse tráfico na maioria do período joanino, ao firmar contrato com os homens de negócio através dos assentos ou sob a responsabilidade da Fazenda Real que encarregava-se de toda a infra-estrutura necessária à comercialização dos escravos. Esse tráfico também foi realizado por intermédio dos particulares, sem a interferência do poder real, caso observado nos anos de 1741 e 1743 quando os proprietários das fábricas de madeiras remeteram mais de cem escravos ao cuidado dos seus negócios na região.

As embarcações negreiras vindas à Amazônia obedeciam a uma rota triangular. Elas saíam dos portos de Lisboa, compravam os escravos nas praças africanas e os descarregavam nas capitânicas do Estado do Maranhão, fazendo um percurso diferente das outras praças brasileiras, principalmente o Rio de Janeiro e a Bahia. Destas regiões as embarcações saíam para as costas africanas refazendo o mesmo trajeto e constituíam um negócio não da Coroa, mas dos grandes comerciantes que controlavam toda a gerência do comércio entre a África e os portos brasileiros, sobretudo pelo Atlântico Sul.

A rota negreira tornou-se outra característica que diferenciou o tráfico negreiro. Os escravos entrados na Amazônia vieram em sua maioria do norte da África Ocidental principalmente da região da Senegâmbia e da Costa da Mina, e também do Golfo do Benin. Essa rota acontecia desde o século XVII e prosseguiu no século seguinte, destacando-se Cacheu – porto de embarque e comércio.

Durante esse período, cerca de mil africanos desembarcaram nos portos da Amazônia, número pequeno em comparação com as demais praças negreiras do Brasil, mas importante para se contrapor à historiografia, ao mostrar que o tráfico negreiro, embora modesto, se desenvolveu no decorrer da primeira metade do século XVIII. E não se resumiu apenas à solicitação de negros junto à Coroa portuguesa como até então sustentava a historiografia, pois a estrutura econômica em todos os setores montou-se sob o trabalho escravo tanto de africanos e índios, como de outras categorias inserida na mesma condição – como os cafuzos e os mulatos – importantes para o cultivo de diversas lavouras, sobretudo, da cana de açúcar. Para este negócio, os senhores de engenhos, geralmente ameaçados pela falta de mão-de-obra,

reclamavam atenção especial da Coroa, o que tornou-se um dos motivos para a concretização do tráfico negro.

Além dessas atividades, a mão-de-obra africana atuou nas fábricas ou engenhos de madeiras, construção de obras e nos trabalhos domésticos, atividade bastante desenvolvida pelos cativos em todo o período da escravidão. Entretanto, os africanos desempenharam funções variadas, como fica claro no exemplo do barbeiro-sangrador, que correspondia a um ofício recorrente entre os escravos africanos no Brasil. Na Amazônia, esse ofício certamente difundiu-se no decorrer das epidemias de varíola, se levarmos em conta os inúmeros surtos que assolaram as capitanias do Estado.

O africano na região não apenas atuou na economia como força de trabalho, mas reagiu insistentemente ao sistema por meio de fugas, da construção de mocambos e de inúmeros conflitos, juntamente com outros elementos sociais, principalmente os índios. Para o controle desses agentes sociais, surgiu um discurso das autoridades e dos donos de escravos, que resultou em diligências, destruição de mocambos, prisões de escravos, proibição de irem aos sertões a colher as drogas e em leis que os puniam severamente. Assim, a atuação africana nesse período histórico foi marcada pelo fator econômico e pelo rígido controle social, contribuindo para moldar a sociedade amazônica dos dias de hoje e pode ser entendida como resultado também do comércio negro.

Para finalizar, uma breve consideração concernente à análise; torna-se importante destacar que estudar o comércio negro, da mesma forma que qualquer outro tema do período joanino, esbarra no problema da escassez e do caráter fragmentário das fontes. A documentação, grosso modo, constituiu-se do acervo do *Arquivo Histórico Ultramarino*, que embora contenha ricas informações, não permite uma vasta abordagem do contexto, abrindo espaço para questionamentos, como por exemplo, a questão das etnias dos escravos. Ainda que o estudo aponte as áreas pelo menos de embarque dos escravos, tornou-se impossível precisar dados fundamentais para entender os grupos étnicos vindos à região, com exceção de um documento que revelou a etnia de uma escrava da nação Corana. Esta provavelmente habitante da Alta Guiné, no norte da África Ocidental, região de onde os portugueses traficavam escravos ao Brasil.

Apesar desses problemas, o trabalho revelou alguns pontos relevantes ao entendimento do tráfico negro. Espero que ele dê ensejo a próximos estudos voltados à investigação africana, igualmente ao reinado joanino, pois trata-se de um espaço temporal – como referi na introdução – ainda pouco explorado pelos historiadores que investigam o período colonial ou mesmo os que traçam os caminhos dos estudos da escravidão na Amazônia.

Fontes

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino

Avulsos – Pará

“Provisão (minuta) do rei D. João V para o governador e capitão-general do Estado do Maranhão Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 24 de novembro de 1711, caixa 6, doc. 475.

“Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Galvão da Fonseca, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 28 de maio de 1720, caixa 6, doc. 552.

“Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José da Silva Távora, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 6 de agosto de 1721, caixa 7, doc. 587.

“Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão Bernardo Pereira de Berredo e Castro, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 10 de agosto de 1721, caixa. 7, doc. 593.

Carta dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para o rei D. João V. Belém do Pará, 30 de agosto de 1722, caixa 7, doc. 621.

“Requerimento do capitão de mar-e-guerra do Estado do Maranhão José de Torres, para o rei D. João V.” ant. 30 de outubro de 1723, caixa. 7, doc. 653.

“Requerimento do cavaleiro professo da Ordem de Cristo, Manuel Garcia Marreiros para o rei D. João V”. ant. 17 de fevereiro de 1724, caixa 8, doc. 669.

“Requerimento de Raimundo de Alfaia e Noronha para o rei D. João V”. ant. 11 de março de 1724, caixa 8, doc. 674.

“Requerimento do senhorio do navio "São Jorge e Nossa Senhora da Saúde", Pascoal Martins, para o rei D. João V”. ant. 16 de maio de 1724, caixa 8, doc. 693.

“Carta do ouvidor-geral da capitania do Pará, José Borges Valério, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 5 de setembro de 1724, caixa 8, doc. 714.

“Requerimento de Manuel Garcia Marreiros, para o rei D. João V”. ant. 3 de março de 1725, caixa 8, doc. 744.

“Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 15 de agosto de 1725, caixa 8, doc. 747.

“Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Pará, 2 de setembro de 1725, caixa 9, doc. 757.

- “Carta de José Borges Valério a Dom João V”. Belém, 8 de setembro de 1725, caixa 9, doc. 768.
- “Requerimento de Jerônimo Vaz Vieira a D. João V”. Maranhão, ant. 12 de junho de 1726, caixa 9, doc. 824.
- Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João da Maia da Gama, para o rei D. João V. Belém do Pará, 13 de setembro de 1726, caixa 9, doc. 855.
- “Requerimento de Vicente da Silva, morador no Grão-Pará, para o rei D. João V”. ant.8 de janeiro de 1727, caixa 10, doc. 872.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João da Maia da Gama, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 22 de setembro de 1727, caixa 10, doc. 931.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei D. João V, em resposta à provisão de 23 de Março de 1728”. Belém do Grão-Pará 16 de 1728, caixa 11, doc. 976.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 21 de outubro de 1729, Caixa 11, doc. 1071.
- “Requerimento de Estevão Geraldês Meireles para o rei D. João V”. ant. 6 de abril de 1731, caixa 13, doc. 1177.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José da Silva Távora, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 19 de Setembro de 1731, caixa 13, doc. 1202.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, José da Serra, para o rei D. João V em resposta à provisão de 19 de Maio de 1732”. Belém do Pará, 24 de Setembro de 1732, caixa 14, doc. 1309.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V”. Pará, 24 de setembro de 1732, caixa. 14, doc. 1314.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 4 de outubro de 1732. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 14, doc. 1333.
- “Carta ao rei dando parecer sobre as representações feitas por Paulo da Silva Nunes”. 15 de julho de 1735, caixa 14, doc.1343.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa ao rei D. João V”. Belém do Pará, 20 de setembro de 1733, caixa 15, doc. 1418.
- Requerimento da escrava Rosa Cafusa para o rei D. João V. ant. 12 de fevereiro de 1734, caixa 16, doc. 1484.

- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, José da Serra, para o rei D. João V, em resposta à provisão de 25 de Fevereiro de 1734”. Belém do Grão-Pará, 3 de agosto de 1734, caixa 16, doc. 1517.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 21 de agosto de 1735, caixa 18, doc. 1653.
- “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 12 de dezembro de 1735, caixa 18, doc. 1699.
- Requerimento da preta do gentio da Guiné da nação corana, Mariana para o rei D. João V. ant. 28 de março de 1738, caixa 21, doc. 1948.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 3 de setembro de 1738, caixa 21, doc. 1977.
- “Requerimento do homem de negócios da Corte, José Álvares Torres para o rei D. João V”. ant. 8 de janeiro de 1739, caixa 22, doc. 2024.
- “Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Félix Gomes de Figueiredo, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 20 de outubro de 1739, caixa. 23, doc. 2128.
- “Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V” Lisboa, 6 de março de 1741, caixa. 24, doc. 2222.
- “Recibo do capitão do navio ‘Nossa Senhora da Conceição e Santana’, Marcos do Amaral referente à carga de café e baunilha do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, que transporta a bordo do seu navio para Lisboa. Belém do Pará, 7 de outubro de 1741, caixa 24, doc. 2252.
- “Carta do ouvidor-geral da capitania do Pará, Salvador de Sousa Rebelo, para o rei D. João V”. Belém do Pará, 11 de outubro de 1741, Caixa 24, doc. 2260.
- “Ofício do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira. Pará”. 11 de outubro de 1741, cx. 24, doc. 2263.
- “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 26 de junho de 1742, caixa 24, doc. 2311.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, para o rei D. João V”. Pará, 8 de Novembro de 1743, Cx.26, doc. 2445.
- “Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V”. Lisboa, 20 de julho de 1746, caixa 29, doc. 2734.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão para o rei D. João V”. Pará, 9 de Março de 1749, caixa. 31, doc. 2905.

- “Carta dos oficiais da Câmara da cidade de Belém a Dom João V”. Belém, 30 de maio de 1749, caixa 31, doc. 2917.
- “Requerimento do contratador dos Dízimos Reais do Pará, Francisco Dias Pereira, para o rei D. João V”. ant. 27 de fevereiro de 1750, caixa 31, doc.2955.
- “Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 16 de maio de 1750, caixa. 31, doc. 2976
- “Carta do governador do Estado do Maranhão, Francisco Pedro de Mendonça Gurjão a D. João V”. Pará, 13 de agosto de 1750, caixa 31, doc. 2982.
- “Ofício do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, para o secretário de estado dos Negócios do Reino e Mercês, Pedro da Mota e Silva”. Pará, 12 de setembro de 1750, caixa 32, doc. 2996.
- “Ofício do governador e capitão general do esado do Pará e Rio Negro JoãoPereira caldas para o secretaio da Marinha e Ultramar martinho de Melo e Castro, enviando os mapas dos generos exportados daquela capitania dese 1756 a 1777. Anexo: Mapas. Pará, 31 de agosto de de 1778. *AHU*, Avulsos (Pará), caixa 80, doc. 6627.

Avulsos – Maranhão

- “Requerimento do capitão do navio Santo António e Nossa Senhora do Porto Salvo, José da Silva Dinis, ao rei D. João V”. ant. 15 de Dezembro de 1710, caixa 11, doc. 1121.
- “Carta do juiz da Índia e Mina para o secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre”. Lisboa, 15 de julho de 1712, caixa 11, doc. 1142
- “Carta do bispo do Maranhão, D. fr. José Delgarte, ao rei D. João V sobre a resposta a uma provisão referente à ordem para mandar batizar os negros de Angola e da Costa da Mina”. São Luiz do Maranhão 9 de junho de 1720, caixa 12, doc. 1246.
- “Carta do provedor-mor da Fazenda Real no Maranhão, Vicente Leite Ripado, para o rei D. João V”, São Luiz do Maranhão, 10 de junho de 1720, caixa 12, doc. 1247.
- “Bilhete de Lourenço de Sousa da Costa para o capitão João Pinto Rodrigues”. Lisboa, 12 de abril de 1723, caixa 13, doc. 1366.
- “Carta do bispo do Maranhão, D. fr. José Delgarte”. São Luís do Maranhão, 25 de julho de 1723, caixa 13, doc. 1370.
- “Requerimento de Vitoriano Pinheiro Meireles a D. João V”. ant. 24 de janeiro de 1724, caixa 13, doc. 1375.
- “Requerimento de Francisco Cavalcante e Albuquerque ao rei D. João V” ant. 2 de fevereiro de 1724, caixa 13, doc. 1379.
- “Carta do provedor-mor da Fazenda do Estado do Maranhão, Francisco Machado, ao rei D. João V”. São Luís do Maranhão, 15 de julho de 1724, caixa 14, doc. 1396.

- “Bilhete de Valentim da Veiga Soares”. Lisboa, 28 de março de 1725, caixa 14, doc. 1452
- “Requerimento de Cristóvão Segurado, João Rodrigues Neves e Manuel de Matos, ao rei D. João V”. ant. 10 de dezembro de 1726, caixa 15, doc. 1540.
- “Requerimento do provedor e deputados da Mesa dos Homens de Negócios para o rei D. João V”. ant. 28 de julho de 1728, caixa 16, doc. 1664.
- “Bilhete de Valentim da Veiga Mendonça”. Lisboa, 12 de abril de 1731, caixa 18, doc. 1874.
- “Bilhete de Valentim da Veiga Mendonça”. Lisboa, 13 de abril de 1731, caixa 18, doc. 1875.
- “Bilhete de Valentim da Veiga Mendonça”. Lisboa, 13 de abril de 1731, caixa. 18, doc. 1876.
- “Requerimento de Valentim da Veiga Mendonça ao rei D. João V”. Lisboa, 13 de abril de 1731, caixa 18, doc. 1877.
- “Requerimento do sargento-mor Vitoriano Pinheiro Meireles a D. João V “. São Luís do Maranhão, ant. 7 de fevereiro de 1732, caixa 19, doc. 1955.
- “Aviso do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, para José Carvalho de Abreu”. Lisboa, 12 de abril de 1732, caixa 19, doc. 1976
- “Sobre a chegada de navios ao Maranhão e de produtos à Alfândega da dita capitania”. ant. 8 de Janeiro de 1733, caixa 20, doc. 2047.
- “Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V”. Lisboa, 23 de janeiro de 1733, caixa 20, doc. 2052.
- “Conhecimento do Conselho Ultramarino da partida do navio Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana para o Maranhão”. Lisboa, 11 de abril de 1733, caixa 20, doc. 2083
- “Conhecimento do Conselho Ultramarino da partida do navio Santa Rita e Almas para o Maranhão”. Lisboa, 17 de abril de 1733, caixa 20, doc. 2084
- “Conhecimento do Conselho Ultramarino da partida do navio Nossa Senhora Madre de Deus que vai para o Maranhão”. Lisboa, 17 de abril de 1733, caixa 20, doc. 2086
- “Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Maranhão, João Ferreira Dinis de Vasconcelos, para o secretário do Conselho Ultramarino, Manuel Caetano Lopes de Lavre”. São Luís do Maranhão, 14 de agosto de 1736, caixa 22, doc. 2314.
- “Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João de Abreu de Castelo Branco, para a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar”. Belém do Pará, 2 de novembro de 1737, caixa 23, doc. 2424.
- “Conhecimento do Conselho Ultramarino informando sobre a partida do navio de Nossa Senhora da Penha de França e Santa Ana para o Estado do Maranhão”. 17 de abril de 1739, caixa 25, doc. 2570.

Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João de Abreu Castelo Branco, ao rei D. João V., Belém do Pará, 16 de setembro de 1741, caixa 26, doc. 2700.

“Requerimento de Diogo Manem ao rei D. João V”. ant. 23 de fevereiro de 1743, caixa 27, doc. 2768.

“Requerimento do capitão do Bergantim Nossa Senhora Madre Deus e Santo António, José Paulo, ao rei D. João V”. São Luiz do Maranhão, ant. 8 de maio de 1743, caixa 27, doc. 2774.

“Requerimento da escrava mulata Cecília ao rei D. João V”. 20 de Junho de 1744, caixa. 28, doc. 2849

“Requerimento do mestre piloto António Nunes de Sousa ao rei D. João V”. ant. 9 de dezembro de 1746, caixa 29, doc. 2993.

“Certidão do escrivão do Conselho Ultramarino, Luís Gomes Leitão, referente à galera Nossa Senhora da Divina Providência e Santo António de Lisboa”. Lisboa, 22 de março de 1747, caixa 29, doc. 3007.

“Certidão do tabelião do público judicial e notas, João Pinto de Sequeira”, caixa. 30, doc. 3045.

“Conhecimento da Tesouraria do Conselho Ultramarino”. Lisboa, 7 de março de 1750, caixa 31, doc. 3189.

“Lista de Luís Gomes Leitão sobre a carga que a corveta de Nossa Senhora do Pilar e Almas leva para o Maranhão”. Lisboa, 27 de março de 1750, caixa 31, doc. 3201.

“Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V”. Lisboa, 15 de maio de 1750, caixa 31, doc. 3212.

Códices AHU

Registros de Consultas sobre Capitania do Maranhão e Pará, código 274 (1673-1722)

“O governador do Estado do Maranhão informa no requerimento dos oficiais da Câmara do Pará sobre o prejuízo que seguiu aos moradores em que lhe proíbe não mandarem os seus escravos aos sertões do Rio das Amazonas”. Lisboa, 24 de novembro de 1711, ff. 211v-212.

Registros de Consultas sobre Capitania do Maranhão e Pará, código 209 (1722-1758).

“Satisfasse o que V.M. ordena V.s. representação de João da Maia da Gama que se acha nomeado para ir governar o Maranhão acerca de vários particulares pertencentes aquele Estado, e vai a representação que se acusa.” Lisboa Ocidental, 23 de fevereiro de 1722, f. 2.

“Sobre a representação da câmara do Pará ser conveniente para se apanharem os índios e escravos fugidos aqueles moradores que se mandem escoltas de soldados aos mocambos em que eles se juntam e vão as copias que se acusam.” Lisboa, 21 de maio de 1750, ff. 220-221v.

Registros de Cartas Régias para o Maranhão, códice 268 (1673-1712)

“Para o governador e capitão general do Maranhão sobre se lhe ordenar evite que não vão os pretos, mamelucos e escravos aos negócios do sertão”. Lisboa, 6 de junho de 1706, f. 217.

“Para o Provedor da Fazenda da Capitania do Maranhão. Sobre os oitenta escravos de que fez entrega Jose de Azevedo por conta dos duzentos que se tem ordenado vão para aquele Estado”. Lisboa, 5 de Março de 1709, f. 242.

“Para o Governador e Capitão Geral do Maranhão. Sobre os oitenta escravos de que fez entrega Jose de Azevedo por conta dos duzentos que se tem ordenado vão para aquele Estado”. Lisboa, 5 de março de 1709, f. 242.

“Para o governador e capitão general do Maranhão. Sobre informar na representação que fizeram os oficiais da câmara do Pará acerca do prejuízo que se segue aqueles moradores”. Lisboa, a 24 de julho de 1709, f. 253.

“Para os officias da câmara do Pará. Sobre o prejuízo que se segue aqueles moradores de não irem aos sertões do rio Amazonas preto, mamalucos e mais escravos seus”. Lisboa, 24 de julho de 1709, f. 253v.

Registro de Cartas Régias para o Maranhão, códice 269 (1712-1726)

“Carta régia ao Governador do Estado do Maranhão Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 24 de fevereiro de 1718, f. 90.

Para o governador do Maranhão. Sobre dar toda ajuda e favor no contratador que fez um assento de escravos para repartirem pelos moradores daquela capitania. Lisboa, 14 de fevereiro de fevereiro de 1719, f. 109.

“Para o governador do Maranhão. Sobre os preços que se hão de dar aos pretos que se obrigou a meter naquele Estado Manoel de Almeida da Silva”. Lisboa, 19 de julho de 1719, f. 112v.

“Para o governador do Maranhão”. Sobre lhe ordenar fazer observar o regimento daquele governo, em que proíbe que não possam ir ao sertão tirar drogas, soldados que atualmente estão servindo, mamelucos, pretos e homens do mar. Lisboa, 8 de junho de 1720, f 131v.

“Para o governador do Estado do Maranhão. Lisboa ocidental, 18 de março de 1721”, f. 137-138.

“Para o Bispo do Maranhão. Sobre mandar examinar se os escravos que vão aquele Estado batizados e manda-los doutrinar”. Lisboa, 13 de maio de 1721, ff. 157-158.

“Para o procurador da saúde da Capitania do Maranhão. Diogo Moreno Franco e sobre lhe não por em impedimento do seu assento para aquele Estado”. Lisboa, 1º de agosto de 1721, ff. 168v-169.

“Para o Provedor-mor da Fazenda do Maranhão”, Lisboa, 1º de agosto de 1721, f. 169.

“Para o governador do Maranhão Em que se lhe recomenda ponha um eficaz cuidado na fábrica de algodão e declarar a obra que dele se pode fazer”. Lisboa, 25 de março de 1722, f. 208

“Para o governador do Estado do Maranhão. Sobre informar que se será conveniente que se crie uma vila no rio Mearim”. Lisboa Ocidental, 10 de março de 1723, f. 237

Registros de Provisões e Cartas Régias para o Maranhão e Pará, códice 270 (1726-1743)

“Para o governador do Estado do Maranhão”. Lisboa, 14 de julho de 1727, f. 27.

“Para o vigário do Piauí”. Lisboa, 14 de abril de 1733, f. 188

“Para o Provedor da Fazenda Real da Capitania”. Lisboa, 19 de maio de 1742, ff. 358-358v.

Registros de Provisões e Cartas Régias para o Maranhão e Pará, códice 271 (1743-1753)

“Para e general do Estado do Maranhão” Lisboa, 23 de julho de 1748, f. 20.

“Para o ouvidor geral da capitania do Pará”, Lisboa, 19 de maio de 1750, f. 166

“Para o governador do Estado do Maranhão”. Lisboa, 8 de julho de 1750, f. 170v.

Mapa de Contratos do Conselho Ultramarino (1641-1758). AHU, códice 1269, f. 13

Arquivo Público do Estado do Pará

Carta régia de D. João V, rei de Portugal a Bernardo Pereira de Berredo e Castro, governador e capitão-general do Estado do Maranhão. Lisboa Ocidental, 1 de agosto de 1721, códice 8, doc. 40.

“Carta Régia de D. João V, Rei de Portugal, a Bernardo Pereira de Berrêdo e Castro, governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão-Pará. Lisboa Ocidental, 20 de setembro de 1721, códice 8, doc. 41.

Arquivo Público do Estado do Maranhão

Termo de repartição. São Luiz, 23 de agosto de 1712. Livro de Registro Geral da Câmara de São Luiz do Maranhão (1689-1746), f. 60.

Termo de repartição. São Luiz, 22 de janeiro de 1714. Livro de Registro Geral da Câmara de São Luiz do Maranhão (1689-1746), f. 66.

Termo de Vereação e Requerimento do Procurador da Saúde Francisco Paim da Câmara. São Luiz do Maranhão, 20 de fevereiro de 1744. Livro de Acórdãos da Câmara de São Luiz do Maranhão (1742-1746), f. 71-71v.

Termo de Vereação e Requerimento do Procurador da Saúde Francisco Paim da Câmara. São Luiz do Maranhão, 23 de março de 1744. Livro de Acórdãos da Câmara de São Luiz do Maranhão (1742-1746), ff, 75-76.

Fontes Impressas

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. 67 (1948)

“Carta de D. João V para o governador e capital general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 26 de fevereiro de 1709, p. 33.

“Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 26 de fevereiro de 1709, pp. 33-34

“Carta de D. João V para o governador do Maranhão”. 13 de junho de 1709, pp. 53-54.

“Carta de D. João para João da Maia da Gama, governador do Maranhão”. Lisboa, 25 de março de 1722, p. 189.

“Carta de D. João V para o governador do Maranhão para o governador do Maranhão”. Lisboa Ocidental, 16 de março de 1739, p. 264.

Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará

“Carta de D. João para Cristóvão da Costa Freire”. Lisboa, 13 de junho de 1708, tomo I (1902), doc. 87, pp. 129-30.

“Carta de D. João V para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa Ocidental, 29 de outubro de 1727, tomo II (1902), doc. 197, pp. 198-99.

“Carta régia de D. João V, rei de Portugal, a Alexandre de Sousa Freire, governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Grão-Pará”. Lisboa Ocidental, 6 de setembro de 1731, tomo V (1906), doc. 337, pp. 347-48.

“Carta de D. João V, rei de Portugal, para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 18 de dezembro de 1731, tomo V (1906) doc. 345, pp. 369-70.

“Carta de D. João V, rei de Portugal, para o governador e capitão general do Estado do Maranhão”. Lisboa, 6 de fevereiro de 1734, tomo VI (1907), doc. 413, p. 222.

LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*. Brasília: Senado Federal, 2000.

DANIEL, João. *Tesouro descoberto no rio Amazonas (1757-1776)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1976.

Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos

www.slavevoyages.org

Referências bibliográficas

- ACEVEDO, Rosa; CASTRO, Edna. *Negros do Trombeta: Guardiões dos matos e rios*, Belém: NAEA / UFPA, 1998.
- ACEVEDO, Rosa Elizabeth. A. *Camponeses, donos de engenhos e escravos na região do Acará nos séculos XVIII e XIX*. In: Papers do NAEA, n. 153, Belém, Universidade Federal do Pará/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 2000.
- ACIOLI, Gustavo e MENZ, Maximiliano M. “Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos (Angola e Costa da Mina, século XVIII)”. *Revista Afro-Ásia*, nº 37 (2008).
- ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”. *Revista Arrabaldes*, ano I, nº 2 (set.-dez. 1988), pp. 101-17.
- ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O Diretório dos Índios: um projeto de civilização no Brasil do século XVIII*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1997.
- ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/UFPA, 1974.
- _____. “El Indio desechable en el Estado de Maranhão durante los siglos XVII y XVIII”. *América Indígena*. Vol. XLV, nº 2 (abril-junho 1985) pp. 427-46.
- ALDEN, Dauril & Joseph, MILLER. Out of Africa: The slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831. *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XVIII, nº 2 (1987), 195-244.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros”. *Revista Afro-Ásia* Edição: 21-22 (1998-99).
- ASSIS, Marcelo Ferreira de. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830*, Rio de Janeiro - PPGHIS, UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2002.
- AMARAL, Roquinaldo. “Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830-1860” In: PANTOJA, Selma & Saraiva, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Bertrand Brasil, 1999.
- 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.
- BATISTA, Regina Célia Correia. *Atividade madeireira no Estado do Maranhão e Grão Pará na primeira metade do século XVIII*. Monografia de Conclusão de Curso apresentada à Faculdade de História/UFPA, 2008.
- BEZERRA NETO, José Maria. *Escravidão negra no Grão-Pará / séculos XVII-XIX*. Belém: Paka-Tatu, 2001.

- _____. “A vida não é só trabalho: fugas escravas na época do abolicionismo na Província do Grão-Pará (1860-1888)”. *Cadernos do Centro de Filosofia Ciências Humanas*, Belém, v. 12, n. 1/2, p. 141-154, 1993.
- _____. “Nos bastidores da guerra: fugas escravas e fugitivos na época da Guerra do Paraguai (Grão-Pará: 1864-1870)”. *História & Perspectivas*, Uberlândia, n. 20/21, p. 85-104, 1999.
- _____. “Quando histórias de liberdade são histórias da escravidão: fugas escravas na Província do Grão-Pará: 1860-1888”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, v. 36, p. 73-96, 1999.
- _____. “Ousados e insubordinados: protesto e fugas de escravos na Província do Grão-Pará - 1840/1860”. *Topoi*, Rio de Janeiro-RJ, v. 02, p. 73-112, 2001.
- _____. “Histórias urbanas de liberdade: escravos em fuga na cidade de Belém, 1860-1888”. *Revista Afro-Asia*, Salvador-Ba, v. 28, p. 221-250, 2002.
- CABRERA, Miguel Angel. “Los antecedentes: de la historia social a la nueva historia cultural e um nuevo orden del dia para la investigación histórica” In: *Historia, Lenguaje y Teoria de la sociedad*. Madrid, Cátedra, 2001, pp. 9-46 e 181.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. *Economia e Sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro: Edição Graal, 1984.
- CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.
- _____. *O Tráfico Portugueses de Escravos da Costa Oriental Africana nos começos do século XIX*; Estudos de Antropologia Cultural. Lisboa, Centro de Estudos de Antropologia Cultural. 1979, v.12.
- _____. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. “O comércio de escravos no Rio setecentista”. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- _____. (org.). *Artes e ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. “Suspiros por um escravo de Angola: discursos sobre a mão-de-obra africana na Amazônia seiscentista” Belém, pp. 99-111. *Revista Humanitas*, Tema: Cultura e Etnicidade v.20, nº1/2, 2004.
- _____. “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 26, nº 52, 79-114 (2006).
- _____. “O ‘O senhor absoluto dos sertões’. O ‘capitão preto’ José Lopes, a Amazônia e o Cabo Verde”. *Boletim Americanista*, Año LVIII, nº 58, Barcelona, 2008, pp. 33-49.

- COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar. Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. São Paulo: Tese de Doutorado (História Social), USP, 2006.
- COHN, Raymond L. "Deaths of slaves in the middle passage". *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic History Association, 45 (3): 685-692, sept. 1985.
- COHN, Raymond L. & JENSEN, Richard A. "Comment and controversy: mortality in the Atlantic slave trade; statistical evidence on causality". *Journal of Interdisciplinary History*. Cambridge, Massachusetts Institute of technology, 13 (2):317-329, Autumn 1982.
- _____. "The determinants of slave mortality rates on the middle passage". *Explorations in economic History*. New York, Academic Press, 19 (3): 269-282, July 1982.
- CUNHA, Ana Paula Macedo. *Engenhos e Engenhocas: atividade açucareira no Grão-Pará e Maranhão (1706-1750)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, Belém, 2009.
- CURTIN, Philip D. "Epidemiology and the slave trade" In: *Political Science Quarterly*, vol. 83, nº 2 (jun. 1968), 190-216.
- CURTO, José C, GERVAIS, Raymond R. "A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico sul, 1781-1844", *Topoi*, Rio de Janeiro, março 2002, pp. 85-138.
- CURTO, José C. "Linho verso Cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e escravos em Luanda, c 1648-1703" In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. Belém: UFPA, 1963.
- _____. *História da Associação Comercial do Pará*. Belém, Editora da UFPA, 1996.
- DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)*. Belém, UFPA, 1970.
- DOMINGUES, Ângela. *Quando os índios eram vassallos. A Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do Século XVIII*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.
- DUTRA, Eliana Regina de Freitas. LIBBY, Douglas Cole e BAGGIO, Sheila Brandão. "Das Sombras do tráfico às Luzes do século – notas sobre uma discussão parlamentar". Edição 6 - *Revista Varia História*, Revista do Departamento de História - Junho de 1988.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. "Abolição do tráfico negreiro: a construção da ideologia e a boa consciência do escravocrata". *Revista do IHGB* ano 167, nº. 430, jan./mar. 2006.
- ELTIS, David. BEHRENDT, Stephen D. RICHARDSON, David. "A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências". *Revista Afro-Ásia*, Edição: 24 (2000).
- ELTIS, David e RICHARDSON, David. "Os mercados escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865". *Topoi*, Rio de Janeiro, nº 6, mar. 2003, pp. 9-46.
- ELTIS, David. "The export of slaves from Africa, 1821-1943". *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic history Association, 37 (2): 409-433, June 1977.

- ELTIS, David. "Free and coerced transatlantic migrations: some comparison". *American Historical Review*. Washington, American Historical Association, 88(2): 251-280, Ap.1983.
- ELTIS, David. "Mortality and voyage length in the middle passage: new evidence from the nineteenth-century". *The Journal of Economic History*. Wilmington, Economic History Association, 44 (2): 301-308, June1984.
- ENGEMANN, Carlos. "Da comunidade escrava e suas possibilidades, séculos XVII-XIX" In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- FERREIRA, Alex Jorge Gaia. "Descaminhos das canas". *Usos e discursos sobre a aguardente na Amazônia colonial (1700-1750)*. Monografia de Conclusão de Curso apresentada à Faculdade de História/UFGA, 2008.
- 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.
- _____. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*, University of California, Los Angeles, 2003, Tese de Doutorado.
- _____. "Abolicionismo e fim do tráfico de escravos em Angola, séc. XIX". *Cadernos do CHDD*, Ano 4, 2005.
- _____. "Biografia, Mobilidade e Cultura Atlântica: A Micro-Escala do Tráfico de Escravos em Benguela, séculos XVII-XIX". *Revista tempo*. Nº 20 Vol. 10 - Jan. 2006.
- FERREIRA, Roberto Guedes. "Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830-1860)". *Afro-Ásia*, 21, 22 (1998-1999), pp. 9-44.
- FIGUEIREDO, Napoleão. Presença africana na Amazônia. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 12, (1976), pp. 145-160.
- _____. *Amazônia. Tempo e Gente*. Belém: Semec/PMB, 1977.
- 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), pp. 83-126.
- FLORENTINO, Manolo e GÓES, José Roberto. "Morfologias da Infância escrava: Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX" In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- FLORENTINO, Manolo. "Sobre minas, crioulos e a liberdade costumeira no Rio de Janeiro, 1789-1871". In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- FUNES, Eurípides. "Nasci nas matas, nunca tive senhor". *História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas*. São Paulo: USP, 1995, Tese de Doutorado.

- GOMES, Flávio dos Santos. “Florestas Transnacionais: mocambeiros e índios no norte amazônico”. *Revista Ciência Hoje*, março de 2003, vol. 32, nº 191, pp. 30-35.
- _____. *A Hidra e os Pântanos: Mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil (sécs. XVII-XIX)*. São - Paulo : EdUNESP/Polis, 2005.
- GOMES, Flávio dos Santos (org.) *Nas terras do Cabo Norte: Fronteiras colonização e escravidão na Guiana Brasileira XVIII/ XIX*. Belém: Editora Universitária UFPA, 1999.
- _____. “Nas fronteiras da liberdade: mocambos, fugidos e protestos escravos na Amazônia colonial” *Anais do Arquivo Público do Estado do Pará*. Belém: SECULT/APEP, 1996.
- GOMES et al. *Relatos de fronteiras: fontes para a História da Amazônia-séculos XVIII e XIX*. Belém: Editora Universitária UFPA, 1999.
- GOMES Flávio dos Santos e QUEIRÓS, Jonas Marsal de. “Entre fronteiras e limites: identidades e espaços transnacionais na Guiana brasileira - séculos XVIII e XIX” IN *Estudo Ibero – americanos, Revista do Departamento de História*. PUC/RS, v. XXVIII, N.1º, Junho 2002.
- 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, pp. 141-63.
- GOULART, Maurício. *Escravidão Africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*. 2ª edição. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1975.
- GRADEN, Dale. “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil (1840-1858)”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 35 (2007).
- GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil”. *Revista Afro-Ásia* Edição: 27 (2002).
- GROSS, Sue Anderson. “Labor in Amazonia in the first half of the eighteenth century”. *The Americas*, vol. XXXII, nº 2 (October 1975), pp. 211-21.
- HANSON, Carl A. “The European ‘renovation’ and the Luso-Atlantic economy, 1560-1715”. *Review*. Binghamton, Fernand Blaudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations, 6 (4): 475-530, Spring 1983.
- KELLY-NORMAND, Arlene Marie. “Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição”. Belém: *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (out.-dez. 1988), pp. 1-21.
- LAW, Robin. “A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66”. *Revista Afro-Asia*, 27 (2002), pp. 41-77.
- LEITE, Serafim S. I. *Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil (1749-1760)*. Lisboa, Rio de Janeiro, 1953.
- LIMA, Alan José da Silva. *Do “dinheiro da terra” ao “bom dinheiro”. moeda natural e moeda metálica na Amazônia Colonial (1706-1750)*, Dissertação de Mestrado, UFPA, 2006.
- LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África. Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

- MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.
- MARQUESE, Rafael de Bivar. “A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforias, séculos XVII a XIX”. *Revista Novos Estudos*, nº 74, março de 2006. pp. 107-123.
- 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.
- MEIRELES, Mário M. *Dez estudos históricos*. São Luis: Alumar, 1994. (Coleção Documentos Maranhenses).
- MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a ‘transição para trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de *A Amazônia na Era Pombalina 151-1759*. São Paulo, IHGB, Gráfica Carioca, 1963.
- MENEZES, Maria de Nazaré Ângelo, GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. “Exploração de Madeiras no Pará: semelhanças entre as fábricas reais do período colonial e as atuais serrarias”. *Cadernos de Ciência e Tecnologia*, Brasília, volume 15, nº 3, (pp. 123-145, set/dez. 1998).
- MILLER, Joseph C. “O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos”. *Revista Afro-Ásia*, 19/20 (1997), pp. 9-36.
- _____. “África central durante a era do comércio de escravizados, de 1490 a 1850” (29-80) In: HEYWOOD, Linda M. (org.). *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.
- _____. “A economia política do Tráfico Angolano de Escravos no século XVIII” In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- MOTA, José Flávio. “Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos em Constituição (Piracicaba), 1861-1880”. *Revista Brasileira de História*, vol. 26 no. 52 São Paulo Dec. 2006.
- MOURÃO, Fernando Augusto Albuquerque. “A evolução de Luanda: aspectos sociodemográficos em relação à Independência do Brasil e do fim do tráfico” In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. pp. 195.
- MOURA, Clóvis. *Quilombos: resistência ao escravismo*. 3º edição. São Paulo: Ática, 1993.
- NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e Tráfico Negreiro: Novas interpretações da História Brasileira*. Campinas: Pontes, 2002.
- NEVES, Eduardo Góes. “Os índios antes de Cabral: arqueologia e história indígena no Brasil” In: SILVA, Aracy Lopes.E GRUPIONI, Luís Donisete (orgs.) *A Temática Indígena na Escol: novos subsídios para professores de 1º e 2º graus*. Brasília, MEC/MARI/UNESCO, 1995.

- NEVES, Erivaldo Fagundes. “Sampauleiros traficantes: comércio de escravos do alto sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista”. *Revista Afro-Ásia*, 24 (2000), pp. 97-128.
- NOVINSKY, Anita Waingort. *O Santo Ofício da Inquisição no Maranhão: a inquirição de 1731*. São Luis: UEMA, 2006.
- PANTOJA, Selma. “Três leituras e duas cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos” In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- PEREIRA, Manuel Nunes. “A introdução do negro na Amazônia”. *Boletim Geográfico – IBGE*, vol. 7, nº 77 (1949), pp. 509-15.
- _____. “Negros escravos na Amazônia”. *Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1952, vol. 3, pp. 153-85.
- PIMENTA, T. S. “Barbeiros-sangradores e curandeiros no Brasil (1808-28)”. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v. 5, nº 2, Rio de Janeiro, Julho/Outubro, 1998.
- PIMENTEL, Maria do Rosário. “Aspectos do cotidiano no transporte de escravos no século XVII: do sertão africano à costa americana”. *Revista Ibero-americanos*. PUCRS, v. XXV, n.2, p. 7-18, dezembro 1999.
- PINHEIRO, Luiz Balkar Sá Peixoto. “De mocambeiro a Cabano: notas sobre a presença negra na Amazônia na primeira metade do século XIX”. *Revista Tempos das Águas*, nº 1 (1º semestre, 1999), pp. 148-172.
- PIRES, Ana Flávia Cicchelli. “A participação dos sangradores no comércio atlântico de escravos”. In: XII Encontro Regional de História, 2006, Niterói. *Anais do XII Encontro Regional de História*, 2006.
- _____. “O caso da Escuna Destemida: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina 1830-1831” In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007. pp. 157-189.
- 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, II parte, 1961, pp. 347-53.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. 1º edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- _____. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 a 1850)*. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2000.
- _____. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, SP, v. 19, n. 38, p. 15-53, 1999.
- _____. A rede miúda do tráfico: os pumbeiros e o comércio de escravos em Angola no final do século XVIII. *História e Perspectivas*, Uberlândia, v. 23, pp. 67-83, 2000.
- _____. “Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições de naus negreiras” In: Manolo Florentino (org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. pp.79-123.

- _____. “África, 'uma sociedade mais feliz do que a nossa': escravos e senhores transitórios nas redes do tráfico negreiro”. *Projeto História*, São Paulo - SP, v. 27, p. 123-146, 2003.
- _____. “Os traficantes de africanos e seu infame comércio”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, SP, v. 15, n. 29, p. 139-155, 1995.
- Raça Negra: A luta pela liberdade*. Cartilha do CEDENPA. Belém, 1988.
- 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 – www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf
- SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*. 3ª edição, ver. Ampl. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.
- _____. *O negro na formação da sociedade paraense*. Belém: Paka-Tatu, 2004.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo: Liv _____, 1981.
- SANTANA, Ivo de. “Relações econômicas Brasil-África: a Câmara de Comércio Afro-Brasileira e a intermediação de negócios no mercado africano”. *Estudo afro-Ásia*. v. 25 n.3 Rio de Janeiro 2003.
- SARAIVA, José Flávio Sombra. “Um movimento especial nas relações Brasil e Angola: do reconhecimento da independência aos desdobramentos atuais” In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- SCHATZMANYR, Herman G. “A varíola, uma antiga inimiga”. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 17 (6): pp. 1525-1530, nov-dez, 2001.
- SILVA, Anaíza Vergolino e. *Alguns elementos novos para o estudo do Negro na Amazônia*. Belém, Museu Paraense Emilio Goeldi, 1968. (Publicações avulsas, 8).
- SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o Libambo. A África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.
- _____. *Um Rio Chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. Ed. UFRJ, 2003.
- _____. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. 3ª ed. Revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.
- SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. “Memórias do tráfico ilegal de escravos nas Ações de Liberdade (Bahia, 1885-1888)”. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 35 (2007).
- SILVA, Rosa da Cruz e. “Benguela e o Brasil no final do século XVIII: relações comerciais e políticas” In: PANTOJA, Selma & Saraiva, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- SILVA, Daniel B. Domingues. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 168001846: volume, routes an organization. *Slavery an Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008, pp. 477-501.

- SOUSA JÚNIOR, José Alves. “O Projeto Pombalino para a Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão”. *Cadernos do CFCH*, vol. 12, nº 1/2 (1993), pp. 85-98.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano e GOMES, Flávio dos Santos. “Negras Minas no Rio de Janeiro: gênero, nação e trabalho urbano no século XIX” In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007, pp. 191-224.
- SHARP, Jim. “A História vista de baixo”. In: BURKE, Peter (org.). *A Escrita da História. Novas Perspectivas*. São Paulo: Editora da UNESP, 1992
- SCHWARTZ, Stuart, Indian Labour and The New World Plantations: European Demand and Indian Response in Northeast Brazil. *The American Historical Review*. 83, 1 (1978) p. 43-49. passim.
- SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)*. Trad. Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- _____. *Escravos roceiros e rebeldes*. Trad. Jussara Simões. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2001.
- SCHATZMANYR, Herman G. “A varíola, uma antiga inimiga” *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, vol. 17, nº 6 (nov-dez, 2001).
- SOUZA, Marina de Mello e. *Reis negros no Brasil escravista: história da festa de coroação de Rei Congo*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.
- SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- SOARES, Mariza de Carvalho. “Indícios para o traçado nas rotas terrestres de Escravos na baía do Benin, século XVIII” In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007.
- _____. “Histórias cruzadas: os mahi setecentistas no Brasil e no Daomé”. In: PANTOJA, Selma & Saraiva, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- THOMPSON, Edward P. “Intervalo, a lógica histórica”. In: *A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- _____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. (Org.) Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, pp. 185-201.
- Trabalhadores – 1. Escravos*. Campinas: FAC, 1989.
- VAINFAS, Ronaldo. SOUZA, Marina de Mello e. “Catolização e poder no tempo do tráfico: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento antoniano, séculos XV-XVIII”. *Revista Tempo* Nº 6 Vol. 3 - Dez. 1998.
- VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: APEP, 1990.

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

VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975.