

AS MOTIVAÇÕES ECONÔMICAS DO ESTADO PORTUGUÊS QUE LEVARAM À DIÁSPORA DE POPULAÇÕES AFRICANAS PARA AMAZÔNIA, NOS SÉCULOS XVII E XVIII.

Daniel Rodrigues Palheta¹

Assunção José Pureza Amaral²

RESUMO:

Este trabalho faz uma discussão histórica e historiográfica sobre a escravidão de negros na Amazônia Colonial, especificamente entre as décadas finais do século XVII e o século XVIII. Primeiramente se discute as motivações que levaram a dispersão de populações negras africanas para o Estado do Grão-Pará e Maranhão, mapeando as principais rotas comerciais e as formas que as Companhias Comerciais promoviam o comércio da África para a região Amazônica. O referencial teórico foram Vicente Salles, Bezerra Neto, Benedito Barbosa, Flávio Gomes, Rafael Chamboureyron, entre outros estudiosos. Uma das diversas motivações foi a necessidade de braços escravos africanos para a lavoura da região, solicitada por moradores e atendida pelo Estado português, que criou várias Companhias de Comércio para prover a transferência de africanos para a Amazônia.

Palavras-chave: Escravidão Negra; Companhia de Comércio; A Diáspora Africana.

THE ECONOMIC MOTIVATIONS OF THE PORTUGUESE STATE THAT LEADED THE DIASPORA OF AFRICAN POPULATIONS TO AMAZON, IN THE XVII AND XVIII CENTURY.

ABSTRACT:

This work is a historical and historiographical discussion of slavery of blacks in the Amazon Colonial, between the final decades of the seventeenth century and the eighteenth century. First it discusses the motivations that led to the dispersal of black African populations to the State of the Grand-Para and Maranhao, mapping the main trade routes and the ways that the Commercial Companies promoting trade from Africa to the Amazon region. Then it analyzes as was the work of Africans to assail the Grand Para, mainly in agriculture and public works, such as the Fortress of St. Joseph of Macapa. The theoretical framework were Vicente Salles, Bezerra Neto, Benedito Barbosa, Flávio Gomes, Rafael Chamboureyron, among other scholars. One of the many reasons was the need for African arms for farming in the region, requested by residents and attended by the Portuguese State, which created Trading Companies to provide the transfer of Africans to the Amazon.

Keywords: Black Slavery; Trade Company; The African Diaspora.

¹ Licenciado em História, Especialista em Gestão Educacional (Unicesumar), especialista em Saberes Africanos e Afro-brasileiros na Amazônia para a implementação da Lei 10639/03 (UFPA), mestrando em Currículo e Gestão da Escola Básica (UFPA). Professor da Seduc - PA. E-mail: danielrodrigues2001@yahoo.com.br.

² Cientista Social, Dr. em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da UFPA; professor das licenciaturas, do Curso de Especialização em Saberes Africanos e Afro-brasileira na Amazônia para a implementação da Lei 10.639/03 (UFPA); coordenador do Grupo de Estudos Sociedade, Cultura e Educação – GESCED e do Programa Universidade no Quilombo da UFPA. E-mail: amaral12j@hotmail.com

INTRODUÇÃO

O presente estudo é formado por uma discussão histórica e historiográfica sobre o tema, utilizando principalmente as obras de Vicente Salles (1971), Bezerra Neto (2012) e de Flavio Gomes (1995). A partir desse tema, surgiu uma problemática para direcionar a discussão nesta pesquisa, que se faz a partir da interrogação: quais foram as motivações que promoveram a mobilização de populações africanas para a Amazônia no século XVII e XVIII? Pois é nesse período que a historiografia aponta que se intensificou a presença negra africana na região.

Primeiramente, abordamos a escravidão no contexto interno da África e sua introdução no contexto do mercantilismo no Atlântico, tendo como foco as motivações econômicas que levaram populações africanas a serem levadas para o estado do Grão-Pará, baseando-se nas obras de Bezerra Neto, Benedito Barbosa, Vicente Sales e Flavio Gomes, aprofundando a análise sobre as rotas da África até o Grão-Pará, o papel das Companhias de Comércio que traficavam africanos e as várias modalidades de se traficar negros no período.

AS MOTIVAÇÕES PARA INTRODUÇÃO DE NEGROS ESCRAVIZADOS NO GRÃO-PARÁ.

A África e a origem do sistema escravocrata americano.

Durante muito tempo a África recebeu diversas visões, de exótica até a visão de “continente da miséria, fome e doenças”, levando a disseminação do discurso do distanciamento entre o Brasil (América) e a África. Esse discurso tem entrado em crise depois de muita luta para mostrar a grandiosidade histórica do continente africano: desde a antiguidade, berço da humanidade, à contemporaneidade - com sua riqueza natural, étnica e humana. Tudo isso sem fechar os olhos para o horror causado pelo dominador europeu durante séculos de exploração mercantilista e capitalista em seus vários colonialismos voltados a sugar as riquezas africanas.

A África possuía muitos impérios complexos, reinos livres e cidades-estados com uma ampla influência em certas regiões, antes e no período da chegada dos europeus no continente. Andah e Anquandah (2010), em artigo sobre “os povos entre o Monte Camarões e a Costa do Marfim” explicam as estruturas dos reinos que existiam nessa região, entre eles o país dos Iorubás, e cidades-estados fortes e centralizadas, como Benin, que “era cercada por uma muralha interna e outra, mais antiga, externa. As escavações indicam que a muralha

interna foi construída somente no século XIV e, mais provavelmente em meados do século XV” (p. 599).

Esses povos possuíam um comércio desenvolvido de cerâmicas, metais, e diversos produtos através de rotas internas e com outras regiões fora do continente, assim como, desenvolviam a agricultura e outros se voltavam para a criação de animais, sendo estes últimos mais voltados para a subsistência.

Para Andah e Anquandah (2010), naquele período muitas outras regiões já apresentavam condições de desenvolvimento com a presença de muitas etnias, como a chamada Senegâmbia, a região de Guiné, Serra Leoa e Libéria, na costa Ocidental (ANDAH e ANQUANDAH, 2010).

Vansina e Obenga (2010) apresentam algumas características históricas de outro reino africano muito próspero, o Reino do Congo. Sobre a estrutura e extensão desse reino, explicam:

Nos séculos XV e XVI, o Congo era o único Estado capaz de exercer sua hegemonia sobre toda a região, entre o planalto de Benguela e os planaltos bateke, e desde o mar até além do rio Cuango. Por volta de 1500, as fronteiras do Estado beiravam o rio Zaire, do estuário até sua confluência com o Inkisi e, em alguns lugares do Norte, estendia-se além do rio, notadamente no Manyanga. Incluía a bacia do Inkisi e todas as terras do Sul, até o Loje. Expandia-se em direção ao Sul, e talvez rumo ao Cuango. Ademais, influenciava todas as entidades políticas, exceto o reino tio, e por vezes arrecadava tributos delas. O reino propriamente dito era muito povoado, mas apenas dispomos de estimativas muito aproximativas para determinar o número de seus habitantes. A maioria dos especialistas aceita uma estimativa em torno de 2 milhões (ANDAH e ANQUANDAH, 2010, p. 652).

Essa organização política e social demonstra a já complexa estrutura dos reinos africanos. Outros desses reinos chegaram a formar Impérios. Um desses impérios foi o do povo Rund, que transformou-se em império Lunda no século XVIII (NDAYWEL e NZIEM, 2010). Sobre a complexidade da administração e da política desse povo, pode-se explicar:

O Império era constituído por um reino central e por reinos periféricos, cujos chefes limitavam-se, às vezes, a pagar um tributo a corte. No centro do Império, no escalão mais baixo da organização territorial, encontrava-se o cantão governado pelo *mwant a ngaand*, que continuava a herdar essa função de acordo com as regras de sucessão matrilineares. Acima dele encontrava-se o *cilol*, designado pela capital e governador de um distrito. No centro, os *tubung* e os funcionários titulados assistiam ao rei (NDAYWEL e NZIEM, 2010, p. 711).

Com base na análise social, política e administrativa desses reinos, diante de muitos que existiam na África com uma formação histórica que remonta desde a antiguidade

paleolítica, percebe-se que suas estruturas já estavam em estágio avançado de organização quando houve a invasão europeia no continente.

Segundo Klein (1987), Portugal passou a desenvolver a produção nas ilhas atlânticas, onde os mercadores italianos cooperaram na modernização da produção na Ilha da Madeira. Cunha (2009), ao citar Harold Johnson (1988)³, ainda esclarece que “no século XV, na ilha da Madeira, Portugal introduziu o cultivo da cana-de-açúcar, quando o infante D. Henrique, em 1420, mandou buscar da Sicília canas e mestres de açúcar tendo como base o modelo produtivo italiano” (p. 21-22).

Cabe aqui fazer uma distinção entre a escravidão-servidão africana e a escravidão-expropriação moderna europeia, visto que essas duas formas compreendem um período anterior e outro posterior a chegada dos europeus na África. Pois Diagne (2010), explica de forma mais sucinta a servidão que ocorria em alguns reinos africanos: Sudão Ocidental, Níger, Chade, Gana, Takrur, Kanem-Norno, Ashant, Iorubá e Monomotapa. Este menciona os privilégios que muitos servos tinham quando eram integrantes da classe dominante, onde muitos eram considerados cidadãos pertencentes ao Estado:

O *jonya* (do termo mande *jon*, que significa cativo) era difundido principalmente no Sudão ocidental, assim como na região do Níger e do Chade. Um *jon* (*jaam* em wolof, *maccuba* em fulfude, *bayi* em haussa) era um escravo ligado a uma linhagem. Não era cedível e possuía a maior parte do que produzia. Nas sociedades em que reinava esse sistema, ele pertencia a uma categoria sociopolítica integrada a classe dominante; era então cidadão exclusivo do Estado e pertencia a seu aparelho político. Enquanto sistema e categoria social, o *jonya* desempenhou um papel considerável e original nos Estados e impérios de Gana, Takrūr, Mali, Kanem-Borno, Ashanti, Iorubá e de Monomotapa (Mwene Mutapa)². A elite dos escravos reais (os *jon tigi* mande, os *farba* dos *jaami buur*, de Takrūr, e os *sarkin bayi*, dos haussas) pertenciam a classe dominante do Estado e da sociedade. Ela exercia certo poder, abarcava fortunas, além de poder, ela mesma, possuir escravos como os *jombiri jon* mande e escravos cativos de Daomé (DIAGNE, 2010, p. 57).

Já a escravidão-expropriação moderna imposta pelos europeus sobre as populações africanas estava baseada apenas no processo de exploração. Diagne (2010) diz que “a escravidão oriental e ocidental, (...) que se expandiu na África no século XVIII, visava, em sua essência, estabelecer um modo de produção que fizesse do escravo, praticamente privado de direitos” (p. 57). Ou seja, um ser sem nenhum domínio sobre sua própria vida e suas condições naturais. Ele (DIAGNE, 2010) ainda explicita o seguinte sobre o africano escravizado na visão do europeu:

³ JOHNSON, Harold B. *A colonização portuguesa no Brasil, 1500-1550*. In: BETHEL, Leslie. *História da América Latina: A América Latina Colonial I*. 2ª ed., São Paulo: EDUSP; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1998.

um bem imobiliário ou uma mercadoria negociável e cedível. Os escravos formavam, por muitas vezes, o grosso da população ativa de uma sociedade (...). Esse fenômeno engendrou um conflito que continuaria a afligir o continente africano até o século XX (DIAGNE, p. 58).

Na África, a exploração portuguesa e de outros países, como Espanha e Inglaterra, era voltada para a obtenção de ouro e mão-de-obra para a lavoura de produtos como: cana-de-açúcar, arroz, tabaco, algodão, etc. Essas estruturas de plantação escravistas ficaram conhecidas como *Plantations*, América do Norte; *hacienda*, nas colônias espanholas na América do Sul; Engenhos, na América portuguesa, se caracterizando como verdadeiros latifúndios. E a exploração de mão-de-obra na África estava totalmente ligada a essa estrutura europeia de produção implantada nas Américas, e para conseguir braços africanos, nas Costas africanas ocidentais e orientais, foram comuns montar estruturas de comércio e exploração chamadas de feitorias:

Durante todo o século XV e no início do século XVI, os portugueses conseguiram estabelecer numerosas feitorias na costa ocidental, e fazer com que a população do litoral e seus chefes participassem do comércio com os europeus. A partir de 1481-1482, a fortaleza de Elmina tornou-se a feitoria mais importante da Costa do Ouro. Outras feitorias ampliaram-se igualmente, pela região, como em Axim, Shema e Acra. Ao estabelecerem novas feitorias, os portugueses esforçavam-se para obter a autorização dos chefes autóctones e para comprar, de diversas formas, a benevolência deles (DIAGNE, 2010, p. 32).

Para Diagne (2010), antes de serem escoados para a América, os africanos já eram levados para áreas da Europa escravizados, e os primeiros a chegarem ao novo mundo vieram das metrópoles:

Os primeiros africanos introduzidos na América vieram da Europa, levados pelos conquistadores (que eram seus senhores). Originários da Senegâmbia em sua maioria, primeiro, haviam sido conduzidos a Europa ou lá nasceram. Na América, chamavam-nos *ladinos*, porque eles conheciam o espanhol ou o português (DIAGNE, 2010, p. 33).

De onde saíam, as sociedades africanas (suas nações, etnias ou tribos) possuíam organização política definida, ao ponto de haver ações expansionistas territoriais, entrando em conflito com as outras. Quando uma nação ou tribo perdia um conflito e seus territórios para

outra, seus prisioneiros passavam a condição de prisioneiros e servos⁴, tendo que prestar obediência e serviços aos líderes da nação ou tribo vencedora⁵.

Ao chegar à África, os europeus passaram a negociar negros em condição de servidão nas tribos, reinos e impérios, trocando-os através de escambo. Machados, armas, facas, terçados, roupas, aguardentes, etc, eram trocados por negros, normalmente, negociados com tribos aliadas dos europeus. Neste contexto, pode-se dizer que houve a criação de uma lógica idêntica a do Brasil, de levar a colonização para dentro das colônias e motivar a desestruturação política e administrativa já existente com guerras intertribais, inclusive cooptando líderes em favor do processo de colonização, com promessas nem sempre cumpridas. Sobre isso, Klein (1987) explica que:

havia entrado em uso todo um complexo de práticas de escravização, da guerra plena e incursões a territórios inimigos à escravização judicial e a taxação de povos dependentes – práticas que seriam adaptadas as necessidades do comércio escravo atlântico (KLEIN, 1987, p. 24).

Para Klein (1987), o começo da escravidão de africanos pelos portugueses, em 1444, se deu para suprir serviços domésticos. Essa situação só mudou quando os portugueses passaram a ver na economia açucareira um elemento de lucro. Ou seja, “um novo e importante uso para os escravos foi encontrado apenas com a introdução da produção do açúcar nas ilhas atlânticas e com a abertura do hemisfério ocidental à conquista europeia no século XV” (KLEIN, 1987, p. 25). A partir de então, os europeus passam invadir territórios para acumular capital explorando riquezas, assim como, escravizando populações nativas dos territórios invadidos. Esse processo levou a formação de um comércio triangular de exploração: América-Europa-África⁶.

Da África ao Grão-Pará (séculos XVII e XVIII)

Segundo Arno Wehling (1999), “no início da década de 1620, foi criado o Estado do Maranhão, separado do Estado do Brasil, com jurisdição sobre o atual Maranhão, mas abrangendo todo o vale Amazônia” (p. 135). Em 1751, já na administração de D. José I e de Sebastião de Carvalho e Melo, o Estado do Maranhão passou a se chamar Estado do Grão

⁴ A servidão citada acima permitia que um prisioneiro assumisse, por exemplo, cargo público, virasse soldado, não eram desapropriados de seu ser corpo e mente; ao contrario da escravidão recriada pelos europeus.

⁵ É necessário repensar a ideia de tribo, que aparece na história dominante como barbárie, sem lógica, sem saber, quando no contexto africano entende-se que eram civilizações, nações, pequenos impérios em processo de expansão.

⁶ Tratamos de forma mais descritiva sobre o comércio triangular no tópico sobre as “As rotas do comércio de negros rumo ao Grão-Pará nos séculos XVII e XVIII”.

Pará e Maranhão, com sede em Belém do Grão-Pará. O Estado do Grão-Pará e Maranhão, também, compreendia todas as capitanias ao norte a partir da capitania do Maranhão.

Arno Wehling (1999), sobre a criação do Estado do Maranhão e Grão-Pará, explica que:

Vários motivos determinaram essa decisão do governo metropolitano: a facilidade de navegação entre a Europa e o litoral norte e a quase impossibilidade de fazê-lo, com as condições técnicas da época, a partir da Bahia; a inexistência de caminhos terrestres regulares e seguros; a continuada presença de holandeses e ingleses, que chegaram a construir fortes em pontos ribeirinhos do rio Amazonas; e a esperança de encontrar uma saída fluvial para a prata do Potosí (WEHLING, 1999, p. 136).

No decorrer do século XVII a presença portuguesa colonizadora se intensificou na região, assim como, a lavoura agrícola se expandiu com base nos braços de nativos presentes na região. Entre as nações indígenas da região, Arno Wehling (1999) menciona as seguintes: “tupinambás, tapuias, tabajaras, tamarambeses, tocantins, quanis, pacajarés, nhuanas, andurás e aruás” (p. 137).

A escravização de nativos no século XVII é explicada por Arno Wehling (1999):

A ação governamental e privada fez com que, no litoral do Maranhão até o forte Gurupá, em meados do século XVII, todos os índios tivessem sido escravizados, aldeados ou expulsos para o interior. (...) três foram as formas para obter a mão-de-obra indígenas. Havia as simples expedições armadas, que visava o apresamento (...) as tropas de resgates (...). A terceira forma utilizada foram os descimentos dirigidos por missionários (WEHLING, 1999, p. 139).

A utilização da mão-de-obra nativa indígena foi predominante na lavoura até a intensificação do fluxo de africanos para a região, pela iniciativa particular e do Estado português, através das Companhias de Comércio criadas nos séculos XVII e XVIII. Mesmo com a intensificação do fluxo de braços africanos na Amazônia, a utilização de nativos cativos continuou em algumas lavouras (WEHLING, 1999). É então a partir desse momento, que muitos empreendedores do Grão-Pará e Maranhão passam a cobrar do Estado português condições para o desenvolvimento da lavoura amazônica, e então, o Estado passou a instrumentalizar as condições para o fluxo de africanos para atender a expansão dos plantios canavieiros e demais plantios. É neste período (final do século XVII e XVIII) que se deterá, a partir de então, este estudo com mais aprofundamento:

Um dos expoentes do assunto sobre o negro na Amazônia é o Cientista Social Vicente Salles, autor de um livro titulado “O negro no Pará”, onde trata da ocupação da Amazônia, do escravismo no século XVII e XVIII e ainda da miscigenação na Região. A partir de 1971 a historiografia sobre a temática ganhou, então, o estudo sistemático, que passou a ser

referência para os estudos que se seguiram sobre a temática, e que continua sendo de grande importância. Para Salles, o debate sobre este assunto foi presente desde o século XVII e XVIII na região, ao afirmar que:

O problema da escravatura do negro se colocou assim no plano histórico logo no primeiro século da colonização, não apenas nas discussões entre colonos e missionários – a troca de gentio pelo negro é talvez o ponto mais alto desse debate – mas de fato como mercadoria despejada nas praças de comércio do estado do Maranhão e Grão-Pará (SALLES, 1971, p.22).

Outro livro importante sobre o tema é “Escravidão Negra no Grão-Pará”, do Historiador Bezerra Neto, que trata da presença africana na Amazônia, as rotas comerciais e as relações sócio econômicas do século XVII ao XIX.

Em 1952, Manuel Nunes Pereira lançou estudo sobre a escravidão negra na ilha do Marajó, titulado “A introdução dos negros na Amazônia” e “Negros escravos na Amazônia”, tendo como foco o emprego do negro na criação de gados na ilha no século XVII (BARBOSA, 2014).

Outro teórico clássico que estudou a questão da escravidão na Amazônia foi Arthur Cezar Ferreira Reis em “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”, lançado em 1961 (BARBOSA, 2012, p. 2). Barbosa (2014) ainda conclui o seguinte sobre a historiografia da escravidão negra na Amazônia:

Ainda no mesmo período, duas publicações reforçam a presença africana na região, em especial, na segunda metade do século XVIII. *A Amazônia na era Pombalina* (1963), de Marcos Carneiro de Mendonça, que apresenta uma vasta documentação referente ao período pombalino; e *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão - 1775-1778* (1970), de Manuel Nunes Dias, apresenta um estudo específico sobre essa companhia encarregada de fomentar economicamente a região com base na mão de obra africana (BARBOSA, 2014, p. 2).

No âmbito deste trabalho e das discussões teóricas, se farão referências à outras obras que tratam do tema, como por exemplo, a obras de Nilma Bentes “Aspectos da Trajetória da população Negra no Pará”; de Flávio Gomes “Povo Negro”; de Benedito Barbosa “Escravidão Negra no Pará” e a sua tese de doutorado “Em outras margens do Atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará -1707-1750” (2009); de Rafael Chambouleyron “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”, entre outros estudos sobre o tema.

O fato de o Grão-Pará estar fora do eixo de exploração do açúcar tem sido entendido como um dos principais motivos de não ter havido escoamento intenso de populações negras

para a Região antes das décadas finais do século XVII. Barbosa (2009) caracteriza a economia do Grão-Pará no final do século XVII e início do século XVIII, e de acordo com ele, pode-se induzir algumas motivações que levaram a transferência de africanos para a Região. Tem-se então que: foi a necessidade de braços para o trabalho na agricultura o principal motivo que levou a requisição de escravos africanos para a região.

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 (SUE GROSS, apud BARBOSA, 2009, p. 54).

É possível compreender que nesse período muitos donos de lavouras já recorriam ao rei de Portugal para que os braços africanos fossem supridos no Grão-Pará, principalmente, para a lavoura diversa, que se mostrava a principal atividade da região, assim como para prover a expansão da cana-de-açúcar nos arredores de Belém. Porquanto, Barbosa (2009, p. 55) afirma que “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”.

Ao argumentar sobre esse cenário, Amaral cita Antônio Eurípedes Funes, na tese de doutorado: *Nasci na Mata, nunca tive senhor: história e memória do Baixo Amazonas* (1995), mencionando os fatos da necessidade do braço negro na região, diante da situação da lavoura:

A inserção do negro africano no mercado de trabalho amazônico foi lenta, resultando dos apelos contínuos das autoridades locais, pressionadas pelos colonos, diante da necessidade de suprir as carências da força de trabalho, único meio de fazer prosperar uma região até então economicamente deficitária e com dificuldades em utilizar a mão de obra local, em razão da ação da Igreja e pela legislação governamental que criava empecilhos, senão de fato pelo menos de direito, à escravidão do nativo (FUNES, apud AMARAL, 2008, p. 96).

Bezerra Neto (2012) trata da mesma questão explicando a solicitação constante de muitos moradores para que o fluxo de negros atendesse a região:

A introdução de cativos africanos correspondia não somente aos anseios dos moradores, sendo igualmente parte da política colonial metropolitana para a região, tanto que o rei na referida carta reconhecia que era necessária a introdução de cativos africanos para a multiplicação de engenhos de açúcar na capitania paraense (NETO, 2012, p. 40).

Barbosa (2009) menciona que o Conselho Ultramarino se preocupava com a economia do Estado do Grão-Pará e Maranhão, argumentando em documentos de 1722 que a economia do mesmo padecia de africanos, se preocupando ainda com o cultivo no algodão, que necessitava de negros da Guiné. Isso representa o quanto moradores e as autoridades ligavam o desenvolvimento da região ao africano. Barbosa (2009) ainda relata, com base em documentos oficiais da época, que:

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 autorização para o estabelecimento de engenhos e molinetes, a fim de produzir açúcar e aguardente, nas proximidades da cidade de Belém. Gradativamente os engenhos aumentaram. (BARBOSA, 2009, p. 57).

Para reforçar o quanto a economia da região estava ociosa mão-de-obra, visto a concentração do fluxo para o nordeste e sudeste, Barbosa (2009) cita um relatório do Cruz Diniz de 1751, que trata da produção do açúcar: ele aponta uma quantidade de 24 engenhos e 77 engenhocas na região próxima a Belém, se mostrando até maior produtor que o Maranhão, este com 5 engenhos e 43 engenhocas. Isto demonstra do ponto de vista econômico alguns elementos que suplicavam pelo provimento da introdução mais constante de braços africanos para essas lavouras, visto que possuíam domínio do trabalho na lavoura do açúcar e os nativos estavam sob a proteção das ordens religiosas, contrárias a escravização do nativo.

Ao tratar desta questão na Amazônia, Salles (1971) apresenta as várias formas/regimes do tráfico/comércio de negros para a região do Grão-Pará e Maranhão:

- a) Assento, ou alistamento compulsório de negros cativos na África, geralmente negociados mediante contratos da fazenda real com particulares – realizado nos séculos XVII e XVIII;
- b) estaque ou estanco, monopólios atribuído às companhias de comércio;
- c) iniciativa particular – realizado irregularmente durante todo o período do tráfico;
- d) contrabando;
- e) comércio interno, também de iniciativa particular, que deslocou escravos sobretudo da praça da Bahia para o Maranhão, e desta para o Pará (SALLES, 1971, p. 27).

Diante dessas formas de deslocamento de populações africanas mencionadas por Salles, pode-se citar o que Bezerra Neto (2012) aponta sobre as questões que motivaram a introdução de braços africanos na Amazônia nesse período:

Outro processo importante para se entender a relevância e a necessidade do tráfico de africanos escravizados para a Amazônia fora “a irrupção de uma terrível epidemia de bexigas (varíola)”, a qual, no juízo de David Sweet, causou uma “seria crise para o sistema produtivo, devastando a força de trabalho (indígena), ainda que o surto epidemiológico tenha sido causado pelo tráfico de cativos africanos. Tal momento crítico para a conquista

portuguesa no vale amazônico, na década de 1690, não somente criava as condições que tornavam necessário o tráfico, mas acentuava a disputa entre o Maranhão e o Pará pela introdução de africanos escravizados, sendo a queixa dos moradores de Belém parte deste processo (NETO, 2012, p. 4).

Chambouleyron (2006, p. 82) também entende a epidemia como fator para a demanda de braços negros na região, e escreve: “Segundo o padre Bettendorf, a doença que devastaria os índios teria sido trazida por um navio que transportava escravos africanos para o Maranhão”. Ou seja, a forma insalubre e desumana de transporte dessas populações em navios tumbeiros provocou que doenças de bexigas se espalhassem para onde aqueles negros entravam em contato, em seguida, se espalhando entre as populações nativas.

Barbosa (2009) sustenta que na década de 1740 as consequências da peste levaram a coroa e o Conselho Ultramarino a prover ordens ao Governador do Estado, para resolver o problema da questão da mão-de-obra:

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 capitânias despendidos pelos moradores à proporção das suas lavouras e necessidades, ficando obrigados os que os receberem a pagar o custo à Fazenda Real” (“Consulta ao Conselho Ultramarino para o rei D. João V”, Apud BARBOSA, 2009, p. 74)⁷.

Cavalcante e Sampaio (2012), além do fator mencionado, apontam ainda que o comércio de africanos deveria ser fator para dinamizar a economia e o domínio estratégico na região, e ainda, para suprir a lacuna deixada pela mão-de-obra indígena após algumas leis de liberdade, feitas por pressão de ordens religiosas que atuavam na região. Para os autores,

Ao longo do século XVII e início do século XVIII, a incipiente rota de tráfico de escravos para o estado do Maranhão e Grão-Pará esteve assentada em três motivos básicos: as epidemias de varíola que dizimaram os trabalhadores indígenas em finais do Seiscentos; a estratégia da Fazenda Real de utilizar o comércio de africanos para dinamizar a reprodução do domínio militar na região; e, como resultado das leis de liberdade indígena na década de 1680, a atuação da Companhia de Comércio do Maranhão (CAVALCANTE e SAMPAIO 2012, p. 2).

Já em 1751 o então governador recebeu instruções de como proceder a ações para o Estado do Grão-Pará, como explica a historiadora Janaína Camilo:

Pelas Instruções Régias Públicas e Secretas, de 31 de maio de 1751, Mendonça Furtado foi orientado a incentivar, entre outras coisas, a miscigenação entre portugueses e índios, para assegurar um crescimento

⁷ “Consulta ao Conselho Ultramarino para o rei D. João V”. Lisboa, 16 de maio de 1750. AHU, Avulsos (Pará), caixa 31, doc. 2976. Citado por Barbosa 2009, p. 74.

contínuo da população na região fronteiriça. Além disso, deveria trazer casais açorianos e importar escravos africanos, que serviriam como mão-de-obra para a lavoura de algodão, no Maranhão, e arroz, no Grão-Pará. (...) Também foi destinada ao trabalho de construção de vilas e fortificações, garantindo, assim, o domínio luso na porção setentrional da América do Sul (CAMILO, 2016, p. 4).

E sobre a construção de fortes, Camilo (2016) apresenta em seu estudo sobre a Construção de Fortaleza de São José⁸ que a mesma muito necessitou de populações africanas escravizadas, transportadas a partir da criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Para a autora, “foi justamente a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará que abasteceu a vila de São José de Macapá com os índios, negros e artífices empregados, como escravos e operários, na construção da Fortaleza de São José de Macapá” (CAMILO, 2016, p. 5).

É durante essa administração que novas formas de tratar o comércio de africanos na região sofrem mudanças. Cavalcante e Sampaio, então, explicam que:

Este quadro sofre sensível modificação quando das ações administrativas do Marquês de Pombal na segunda meado do XVIII. As chamadas “reformas pombalinas” intensificaram a entrada de africanos no Grão Pará e Maranhão e estabeleceram redes de abastecimento e escoamento dos produtos das lavouras da região, tais como o arroz, o algodão, e dos produtos da floresta (cacau, salsaparrilha, cravo, entre outros) (CAVALCANTE e SAMPAIO 2012, p. 2).

E para atender a essa produção agrícola dos elementos mencionados, na região, senhores de lavouras requeriam a presença de braços africanos escravizados. Com as políticas pombalinas tentou-se resolver essa demanda com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755). Cavalcante e Sampaio (2012) explicam que populações passaram, então, a ser transferidas direto dos portos africanos para o Grão-Pará e Maranhão para serem empregados nas lavouras e engenhos dos diversos produtos:

Desta maneira, homens e mulheres embarcados em diferentes portos africanos formaram as escravarias de senhores paraenses e maranhenses até o início do século XIX e atuaram em atividades diversas, tais como lavouras de cacau, agricultura, pecuária e nas atividades domésticas. Na região do Baixo Amazonas, foi possível, por exemplo, o desenvolvimento de uma produção açucareira, com “engenhos e engenhocas”, sustentada com mão-de-obra africana, constituindo-se em uma realidade econômica importante até a primeira metade do século XIX (CAVALCANTE e SAMPAIO 2012, p. 2).

Ao tratar do fluxo de negros da África para o Grão-Pará e Maranhão no período da Companhia mencionada, Queiroz e Gomes (2002) mostram números da mesma, mencionando

⁸ Tese de Doutorado “Homens e Pedras no Desenho das Fronteiras Amazônicas (1764-1782)” – Unicamp, São Paulo, Brasil.

que, além de trabalharem em lavouras eles foram empregados na construção de fortes e fortalezas e demais obras públicas⁹. A companhia de comércio mencionada, pelos números, foi a que mais introduziu populações negras escravizadas na região, sendo que a partir do Grão-Pará passaram a serem levados para outras regiões:

Em meados do século XVIII, a pressão escravista na Amazônia será reativada. O fluxo de escravos negros para a Amazônia havia aumentado consideravelmente, após a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1755. Durante seus 22 anos de existência, ela teria introduzido, somente no Grão-Pará, cerca de 12587 escravos oriundos da África, embora parte deles tenha tomado o rumo de Mato Grosso. Com a extinção da Companhia, em 1778, a iniciativa particular, o contrabando e o comércio interno deram continuidade ao abastecimento. Além de trabalhar nas atividades agrícolas e de edificação de fortificações militares, os escravos africanos introduzidos na Amazônia executavam serviços em construções urbanas, estaleiros, hospitais, bandas de música e serviços domésticos. A exemplo do que ocorria em Macapá, muitos deles eram cedidos pelos moradores ao Governo, para trabalhar em obras públicas (QUEIROZ e GOMES, 2002, p. 5)

Sampaio (2005) também esclarece sobre o trabalho desenvolvido pelas populações africanas escravizadas introduzidas na Amazônia por essas Companhias. Para ela, além de trabalhar na lavoura, produziam artesanato em geral, pescavam, produziam pães, vendiam, construam casas e faziam serviços domésticos em geral:

Escravos foram utilizados em outras tarefas como a construção de fortalezas, condução de embarcações para o Mato Grosso, no cultivo da cana, arroz, tabaco, mandioca, milho, nas fazendas de criação de gado e cavalos do Marajó. Também eram artesãos, tecelões de chapéus de palha, de redes de algodão e maqueiras. Foram apanhadores de açaí, pescadores, padeiros, trabalhadores do porto, serventes de obras públicas, calafates, carpinteiros, pedreiros, ferreiros, vendedores de tabaco, garapa e frutas, lavadeiras, vendeiras, cozinheiras, que sabem coser, lavar, engomar, cozinhar e também ganhar na rua (SAMPAIO, 2005, p. 5).

Bentes apresenta as categorias de empreendedores no período que fomentavam a vinda de negros para a região, ou seja, “quem utilizava os escravizados” (BENTES, 2013, p. 31). Para a autora um dos grupos que utilizavam negros escravizados na terra eram os “proprietários particulares que pertenciam basicamente a: Classe Senhorial Rural, Urbana, e funcionários públicos” (BENTES, 2013, p. 31). Bentes (2013) ainda cita o Estado e as “Instituições Religiosas e Beneficentes” como utilizadoras do trabalho de africanos escravizados transferidos no período (século XVII e XVIII) para a região, afirmando que “nas missões todos os serviços eram realizados por escravos, inclusive o artesanato”. E

⁹ Tratar-se-á de forma mais aprofundada das companhias que atuaram na região e com o comércio de negros escravizados no tópico sobre “As Companhias Escravistas que moveram populações negras para o Grão-Pará”.

exemplifica: “Instituições beneficentes como a Santa Casa de Misericórdia, em 1787, utilizava escravos não só no hospital, como cozinheiros, serventes, mas também nas fazendas” (BENTES, 2013, p. 32).

AS ROTAS DO COMÉRCIO DE NEGROS RUMO AO GRÃO-PARÁ NOS SÉCULOS XVII E XVIII.

Já nas últimas décadas do século XVII existiram rotas secundárias por onde passavam um insipiente comércio de africanos rumo ao Grão-Pará e Maranhão. Bezerra Neto explica esse comércio da seguinte forma:

Nas últimas décadas do século XVII, quando se iniciou o tráfico de africanos escravizados direto entre a África e a região amazônica, o território da Senegâmbia ou Alta Guiné, na África Ocidental, já havia deixado de ser área fornecedora de escravos para o restante da América portuguesa, predominando então as rotas com destino à Costa da Mina, na África Centro-Ocidental, e para as regiões do Congo-Angola, na África Centro-Ocidental. (NETO, 2012, p. 93).

No comércio triangular de africanos os navios partiam de Lisboa e negociavam africanos nas regiões citadas, dirigindo, em seguida para a Amazônia portuguesa, vendendo-os em São Luís e Belém, e depois retornavam para Portugal com cargas locais (Bezerra Neto, 2012).

Ogot (2010) apresenta um mapa detalhado sobre as rotas de comércio entre os três continentes no século XVIII: das colônias saíam produtos primários, levados para a Europa. Da Europa saíam produtos manufaturados e aguardentes para serem trocados com africanos na África. Da África saíam africanos para serem introduzidos nos engenhos e lavouras e nos trabalhos domésticos, principalmente, na América:

Imagem 1: Rotas Comerciais do século XVIII

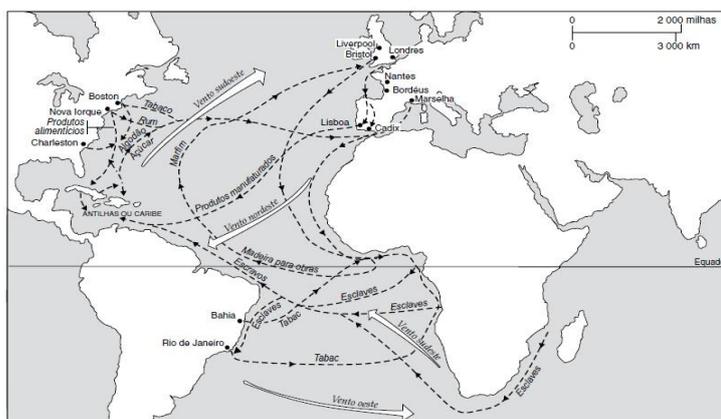


FIGURA 4.1 O comércio atlântico no século XVIII e no início do século XIX. Fonte: segundo A. G. Hopkins, 1973. Mapa reproduzido com a amável autorização do Longman Group UK Ltd.

Fonte: segundo A. G. Hopkins, 1973. Mapa reproduzido com a amável autorização do Longman Group UK Ltd. Apud OGOT, 2010, p. 94. In.: História Geral da África V / UNESCO.

Sobre esse comércio pode se dizer também, segundo Barbosa (2009), que antes de se chegar ao Maranhão para serem comercializados existia um “trajeto Lisboa-África, em que os portugueses negociavam os africanos e os remetiam para o Estado do Maranhão” (BARBOSA, 2009, p. 81). Mas também existiam alguns desses negros que chegavam ao Grão-Pará através do tráfico/comércio interno na colônia. Barbosa caracteriza a rota do comércio no período da seguinte forma:

O tráfico estabelecido para a Amazônia obedecia a uma rota triangular tendo como pontos de referencia Lisboa, África e o Estado do Maranhão, posto que as embarcações com mercadorias saiam de Portugal até as costas africanas, permutavam esses produtos com escravos, rumavam à região amazônica, e posteriormente retornavam a Lisboa 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 (BARBOSA, 2009, p. 82).

Além de haver um comércio triangular para atender a demanda por braços africanos rumo ao Maranhão e Grão-Pará, tem-se ainda que a Coroa por vezes lança-se a mão para incentivar o fluxo dos mesmos também para o Grão-Pará, “onde o poder real se manteve em vários momentos da colonização” (idem).

Antes da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755) tem-se a historiografia caracterizando que o comércio de africanos rumo a Amazônia era o mesmo que atendia desde o século XVI a região do Nordeste e Sudeste, mas Barbosa (2009) relata que,

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 (BARBOSA, 2009, p. 34).

Foi então da Região da Guiné Portuguesa os principais portos de onde se tiraram negros que rumaram para o Grão-Pará, tanto no século XVII quanto no século XVIII. Ainda se podem mencionar outros portos africanos importantes, como o de Serra Leoa, Cabo Verde, os portos da Costa da Guiné e os da Costa da Mina.

Até a criação da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão ser criada em 1755, é difícil contabilizar a quantidade de africanos que foram trazidos ao Grão-Pará, mas Colin M. Maclachlan apresenta alguns números importantes que resultaram da exploração das várias rotas comerciais:

O tráfico 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. [...] o número de escravos no Maranhão no final do século XVIII era maior que no Pará. [...] 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. [...] 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 Luís do Maranhão (MACLACHLAN apud BARBOSA, 2009, p. 38).

No que se refere às rotas pelas quais esses números de africanos embarcavam e rumavam para serem desembarcados no Grão-Pará e também na capitania do Maranhão, os principais portos mencionados nos estudos de Barbosa (2009) são o de *Senegâmbia, Costa da Guiné e Costa de Mina*, que ocorriam já desde o século XVI para a Colônia.

Os escravos entrados nas 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. 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. Essa região, desde o século XVII, era a rota negreira por excelência para a Amazônia (BARBOSA, 2009, p. 111).

Sobre as rotas da escravidão rumo ao Grão-Pará, Bezerra Neto (2012) argumenta que existiram duas fases: uma primeira fase entre o período de 1662 a 1755, e uma segunda fase (1755-1778) que se estende por todo o Período Pombalino da administração portuguesa:

Durante essa primeira fase (1662-1755), marcada pela introdução de africanos escravizados por meio de assentos negociados mediante contratos da Coroa portuguesa com particulares ou sob a forma de estancos ou estancos, isto é, monopólios atribuídos pela metrópole à companhias de comércio (NETO, 2012, p. 28).

Usando os números apresentados por Bezerra Neto (2012), pode-se dizer que de 1680-1755 o comércio de africanos para o Grão-Pará e Maranhão se deu 70,3% por navios cuja partida era o Porto de Lisboa, e 29,7% eram de navios despachados da Bahia. Para Bezerra Neto (2012, p. 28), “portanto, antes da criação e atuação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), existira tráfico de africanos escravizados para a Amazônia, bem como o uso dessa mão-de-obra escrava, ainda que incipiente”.

A presença de africanos na Amazônia também foi suprida pelo comércio interno, existindo então um fluxo de africanos provenientes dos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís com destino ao porto de Belém, conforme sugere Vergolino-Henry e Figueiredo (1990).

AS COMPANHIAS ESCRAVISTAS QUE MOVERAM POPULAÇÕES NEGRAS PARA O GRÃO-PARÁ NOS SÉCULO XVII E XVIII.

O comércio de africanos rumo às diversas regiões da colônia se fazia por meio de navios comerciais de Companhias ligadas a Corte Portuguesa que possuía o monopólio real para tal comércio. Muitas delas foram protagonistas no deslocamento de populações africanas para o Grão-Pará. Nos séculos XVII e XVIII, o comércio de gêneros e de braços para a lavoura, assim como, a exploração das colônias pela metrópole se dava através do monopólio concedido a essas Companhias de Comércio.

Uma das Companhias que atuou nos finais do século XVII nesse fluxo foi a Companhia de Cacheu e Cabo Verde, por determinação do Conselho Ultramarino. Sobre essa questão Rafael Chambouleyron explica que,

O Conselho Ultramarino, conformando-se com o parecer do procurador da Fazenda, sugeria que o contrato fosse feito com a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, ou Cacheu e Cabo Verde, criada em 1690 (e extinta em 1706), segundo António Carreira. A resolução real determinava que os escravos se vendessem a 55 mil réis, “por peça”. Um mês depois, o Conselho Ultramarino novamente fazia uma consulta sobre o assunto, dando conta ao soberano sobre os ajustes que finalmente haviam sido feitos com a Companhia de Cabo Verde (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 8).

Já em 1692 estabeleceu-se o primeiro assento com a Companhia Cabo Verde e Cacheu, em número de 145 africanos no Maranhão (CHAMBOULEYRON, 2006). Em seguida, “vários outros assentos foram feitos, não só com a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, mas também com outros comerciantes” (idem, p. 10).

Paralelamente a Companhia já mencionada, a coroa portuguesa criou a Companhia de Comercio do Maranhão, para juntas proverem o desenvolvimento da Região de Cacheu, de Cabo Verde – na África, e do Maranhão e Grão-Pará – na América, suprindo a região de braços para a lavoura. Chambouleyron argumenta que,

com a instituição da Companhia de Comércio do Maranhão, o príncipe procurava seguramente resolver não só os problemas da força de trabalho no Maranhão — em razão das leis de liberdade de 1680 — mas igualmente conectar essa região com o desenvolvimento da praça de Cacheu e da própria Guiné (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 16).

Chambouleyron (2006) explica que a Companhia do Maranhão, em 20 anos de existência, desde 1682, contratou 10 mil africanos provenientes da Guiné e Angola, no Estado do Grão-Pará e Maranhão, sendo difícil provar sua real inserção; já a companhia de Cabo Verde e Cacheu, em 1692, 145 africanos (até 1693) de Mina e Guiné, em 1694 foram 145 africanos da Guiné e em 1695 foram 145, também da Guiné.

Chambouleyron (2006) conclui:

É evidente a importância do tráfico no final do século XVII, que passa a se organizar em razão dos elementos apontados anteriormente — as epidemias, as leis de liberdade indígena e os interesses da Fazenda real na região. A organização do tráfico, como revela a importância dos contratos e assentos, se faz fundamentalmente por intervenção e iniciativa da própria Coroa, daí a particularidade do envio de africanos de forma geral, estabelecido para atender a demandas circunstanciais — como no caso das bexigas e das necessidades da Fazenda real (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 22).

O comércio de braços africanos nessa região, por intervenção da Coroa através dessas Companhias do século XVII - Companhia de Comércio de Cacheu e Cabo Verde e Companhia de Comércio do Maranhão - e pelo interesse de se criar receitas na região, estimulando a lavoura açucareira e demais, foi de forma diferente do resto do Brasil (CHAMBOULEYRON, 2006), pois:

O tráfico para o Maranhão e Pará definitivamente organizava-se a partir da Coroa. Diferente era o de outras praças, onde existia uma classe de negociantes que financiava o empreendimento, uma frota que o viabilizava, uma infra-estrutura que lhe dava suporte e, principalmente, onde existia, como exemplarmente define Nireu Cavalcanti, “o fundamental elemento do comércio: os compradores ávidos por muitos e muitos escravos” (NIREU CAVALCANTI apud CHAMBOULEYRON, 2006, p. 23).

Após a Companhia de Cabo Verde e Cacheu e a Companhia do Maranhão, a coroa portuguesa resolveu criar outra companhia para atender tanto o Estado do Grão-Pará e Maranhão, com suprimentos da metrópole e negros escravizados e comercializar os gêneros produzidos na região. Para tanto, Sebastião de Carvalho e Melo, ao assumir a responsabilidade pela administração das colônias, empossando seu irmão Mendonça Furtado como governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão, o Ministro providenciou a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.

Damasceno relata outras medidas econômicas importantes de Carvalho e Melo, entre elas:

Decreta o recolhimento de no mínimo cem arrobas de ouro por ano para a metrópole e o monopólio da Real Extração no Distrito Diamantino, restringe os privilégios da nobreza e do clero, reorganiza as frotas navais e os portos, cria o Banco Real, proíbe a exportação de moedas e cria as Companhias Gerais de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba (DAMASCENO, 2012, p. 51).

Sobre esse período Flávio Gomes argumenta que:

Era nessa época, [...] entre 1751 e 1759, que começava a se avolumar a entrada de escravos africanos nesta região. Este comércio foi, inclusive, facilitado pelas atuações da Companhia Geral de Comércio e da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Só na área de Macapá dizia-se existir cerca de 750 escravos africanos em 1788 (GOMES, 1995, p. 46).

Em razão da política pombalina¹⁰ em relação ao índio, precisaram-se substituir tais braços pela de negros africanos, visto que o comércio transatlântico de negros gerava mais receita à coroa portuguesa, além de que a lavoura necessitava de braços, além disso, as epidemias arrasavam muitas populações nativas próximas a Belém. Dias argumenta que:

A introdução de mão-de-obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como um negócio vital, porquanto, suposta a liberdade do índio, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de São Luís e de Belém para Lisboa (DIAS, 1970 apud AMARAL, 2008, p. 96).

Manuel Nunes Dias (1970) estuda a história da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e sugere que a mesma tivesse grande extensão de seu patrimônio e passou a ter surpreendente potencial econômico. O mesmo autor ainda explica que

esses navios navegavam nas rotas do Estado do Grão-Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A Companhia, no entanto, estendia, por vezes, conforme as circunstâncias, as suas carreiras marítimas até ao Índico afro-asiático, Pacífico chinês e a diversos pontos do litoral brasileiro — Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro. Completando o tráfico atlântico à distância, a empresa organizou o comércio de cabotagem nas costas da Guiné, de Angola e do Brasil, onde certas áreas geoeconômicas eram patrulhadas por navios de guerra pertencentes ao patrimônio da própria empresa colonial (DIAS, 1970, 139).

O estudo de Dias (1970) demonstra a importância geoeconômica na qual se tornou a Companhia para o Brasil, África, Ilhas e especificamente para o Grão-Pará e Maranhão, principalmente após a aquisição de vários navios mercantes, apresentando os seguintes dados:

Nada menos que 124 nomes de navios foram apurados. Veja-se o mapa esclarecedor da tonelagem da extraordinária frota. Salvo erro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9 naus, 9 sumacas, 5 hiates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (DIAS, 1970, 139-140).

¹⁰ Damasceno explica que “a era pombalina inaugura-se no ano de 1750, que se inicia com a assinatura do Tratado de Madrid em 13 de janeiro. Em 31 de julho deste mesmo ano, morre D. João V e Dom José I assume o trono, empossando como um de seus ministros Sebastião de Carvalho e Melo – posteriormente nomeado Marquês de Pombal” (p.50). O mesmo autor ainda explica que a Política do Ministro Sebastião de Carvalho e Melo “estimulou a lavoura espalhando colonos portugueses pelas aldeias em um processo de mesclagem cultural. Foram incentivadas a cultura de cacau, anil, café, algodão, arroz e cravo” (DAMASCENO, 2012, p.104).

A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão possuía sua excelência de navios construídos por encomenda, que enfrentavam as correntes do atlântico carregados de braços negros e também de gêneros produzidos nas colônias, ilhas e regiões produtoras, afirmando que dos mesmo apenas 6% chegaram a naufragar, ou seja, dos 32 apenas 2 naufragaram (DIAS, 1970):

Naus, galeras, sumacas e corvetas, navios de maior tonelagem e resistência, operavam nas rotas mais difíceis e arriscadas: de Lisboa, Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde e Angola, para os portos de Belém e São Luís. O giro era completado com a torna-viagem do Estado do Grão-Pará e Maranhão para o reino. As grossas correntes do tráfico eram constituídas pelas carregações de mão-de-obra africana, pelas exportações das mercadorias tropicais das capitânicas do alto-norte do Brasil e pelos artigos de procedência europeia. (...) que conduziam carnes da Parnaíba para os portos do Pará e Maranhão, e pelos lambotes, hiates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis (DIAS, 1970, p. 140).

Com base nos dados sugeridos por Dias (1970), 124 embarcações comercializavam da África para o Brasil. Muitas dessas embarcações, vale ressaltar, promoviam o comércio de gêneros do Grão-Pará e Maranhão com outras capitânicas da colônia. A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão teve suas atividades encerradas em 1778, após a morte do rei D. José I, quando subiu ao trono a Rainha Maria I, que após uma série de denúncias e acusações a Junta Administrativa da Companhia, resolveu destituí-la. No entanto, durante seus anos de existência (1755-1778), pelos números apresentados, foi a que mais inseriu negros escravizados no Grão Pará.

Ao apresentar números sobre a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Vicente Salles (1971) menciona uma atuação quantitativamente maior da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, mas não muito distantes dos números apresentados por Silva (2009): Segundo Salles,

Da segunda companhia, organizada pela metrópole, mas que também resultou do interesse e das solicitações dos moradores do estado do Maranhão e Grão-Pará, a soma de resultados foi realmente elevada. (...) nos 22 anos da sua existência, a Companhia Geral de Comércio introduziu apenas no Pará 12.587 escravos pretos da África, importados diretamente, e desse total muitos passaram para a capitania de Mato Grosso. (SALLES, 1971, p. 32).

Ao encerrar as atividades da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, o Estado português continuou mantendo o comércio através do monopólio a grupos particulares. É o que explica Silva:

Durante sua atuação e mesmo após o término das atividades da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, o comércio de escravos continuou a ser realizado

no setor de Cacheu e Bissau, não havendo alteração importante. Tanto que no início do século XIX têm-se notícias de que os cativos das Ilhas de Cabo Verde eram provenientes da Costa da Guiné, Bissau, Cacheu e Serra Leoa. (...) os portos dessas localidades continuavam a ser frequentados por navios portugueses que, ao adquirirem escravatura, partiam com ela “em direção a Pernambuco, Maranhão ou Pará”, ou seja, os mercados abastecedores e consumidores permaneciam “os mesmos que a empresa [CGGPM] alimentou durante três dezenas de anos” (SILVA, 2009, p 10).

Em seu estudo mais recente, Bezerra Neto (2012), nos sugere os seguintes números sobre a transferência de africanos para o Grão-Pará, para as duas décadas finais do século XVII e século XVIII:

Figura 2: Tabela I

Período de Tempo	Quantidade	Totais Parciais
1680-1698	846	846
1702-1755	1.311	1.311
1756-1778	17.627	17.627
1778-1800	17.970	17.970
1801-1810	10.927	10.927
1811-1820	6.175	6.175

Fonte: Cativos africanos ingressados no Grão-Pará de 1680 a 1820. Apud Bezerra Neto (2012, p.201).

Os dados sugeridos por Bezerra Neto (2012) resumidos na tabela I, indicam que o período de atuação da Companhia Geral de Comércio Geral do Grão-Pará e Maranhão representa um dos períodos (duas décadas) nos quais mais africanos foram transferidos para o Grão-Pará: 17.627, de 1756-1778. Sendo sucedido por um período posterior de mais duas décadas em que a transferência continuou intensa rumo ao Grão-Pará: 17.970, de 1778-1800. Após esses período, o tráfico intercontinental retraiu-se, se analisarmos a cada duas décadas. No tocante a comparação dos dados da Tabela I, sugeridos por Bezerra Neto (2012). Esses números estão próximos aos números apontados por Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo (apud BARBOSA, 2009), mas Bezerra Neto (2012) sugeriu uma quantidade maior de africanos transferidos da África rumo ao Grão-Pará durante a existência da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.

CONCLUSÃO

De acordo com o que se apresentou, foi no final do século XVII e século XVIII que aumentou as transferências de africanos para a Amazônia, com a pretensão do Estado em desenvolver a economia da região, assim como, pelas solicitações da Igreja e dos fazendeiros

e donos de engenhos por mão-de-obra africana escravizada. Para tanto, a coroa portuguesa criou as Companhias para prover esse fluxo.

Com a chegada dessas populações africanas na Amazônia a sociedade passou a ter novos atores, quando se intensificou a mestiçagem e o sincretismo cultural e, especificamente, religioso. Desta forma, a sociedade na Amazônia, assim como sua cultura, é resultante de todo esse processo histórico que, de forma forçada e exploradora, aproximou, com muito conflito, povos e culturas seculares e epistemologicamente diferentes.

Ainda que seja usado na atualidade o discurso da diversidade, ele não pode esconder a presença do permanente discurso do dominador na sociedade atual, visto que, se no século XVII e XVIII, as populações africanas e indígenas foram forçadas a trabalhar até a exaustão na lavoura e demais serviços.

Amaral (2008) analisa a participação do negro na formação do povo brasileiro fazendo referência a luta representada pela existência dos quilombos e mocambos. Essa resistência permitiu que comunidades quilombolas lutassem para viver com certa autonomia, reconhecimento e resistência cultural, mas em uma luta constante frente à discriminação, exclusão sócio educacional, cultural, religiosa e econômica.

Da África aos quilombos, os negros construíram a sociedade brasileira. Viver, resistir, aprender, lutar, negociar, fugir, construir a liberdade exigiam aprendizagem; os quilombolas são resultados dessa longa construção. É neste processo, encontro e internalização de conhecimentos que se configura o *habitus* e que se expressa em práticas, neste caso nas práticas educativas voltadas ao uso de recursos do território quilombola amazônico (AMARAL, 2008, p. 108).

A marca da presença de negros na Amazônia e da resistência dos mesmos aos tratamentos dos dominadores são os inúmeros quilombos e/ou mocambos existentes na região Amazônia, assim como em todo o Brasil. Eles são a representação da resistência de uma África presente no Brasil.

Referências Bibliográficas

AMARAL, Assunção José Pureza. **Da senzala ao quilombo: práticas educativas e uso de recursos naturais entre os quilombolas do médio Amazonas – Pará.** Tese de Doutorado, 2008.

ANDAH, Basse W.; ANQUANDAH, James R. **A zona guineana: os povos entre o Monte Camaroes e a Costa do Marfim.** In.: EL FASI, Mohammed (editor). **História geral da África, III: África do século VII ao XI.** Brasília : UNESCO, 2010. ISBN: 978-85-7652-125-9

BARBOSA, Benedito Carlos Costa. **Africanos na Amazônia Colonial: notas sobre fugas, mocambos e insolências nas terras do Grão-Pará e maranhão (1707-1750).** Transversos, Rio de Janeiro, v. 02, n. 02, mar. - set. 2014.

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

BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão Negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX).** Belém: Paka-Tatu, 2012.

BENTES, Nilma. **Aspectos da Trajetória da População Negra no Pará.** Belém: UFPA, 2013.

CAMILO, Janaína. **Homens e pedras no desenho das fronteiras amazônicas (1764/1782).** Disponível em < www.bibliotecadigital.unicamp.br >. Acesso em 08 de fev de 2016.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha; SAMPAIO, Patrícia Melo. **Histórias de Joaquinas: mulheres, escravidão e liberdade (BRASIL, AMAZONAS: SÉC. XIX).** Afro-Ásia, 46 (2012), 97-120.

CHAMBOULEYRON, Rafael. **Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII).** Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 26, nº 52, p. 79-114 – 2006.

CUNHA, Ana Paula Macedo. **Engenhos e engenhocas: a atividade açucareira no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1706-1750).** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

DAMASCENO, Alberto. **Espadas, terços e letras: origens da educação estatal na América Portuguesa.** Belém: Editora Açaí, 2012.

DIAGNE P. **As estruturas políticas, econômicas e sociais africanas durante o período considerado.** In.: OGOT, Bethwell Allan (editor). **História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII.** Brasília : UNESCO, 2010. ISBN: 978-85-7652-127-3.

DIAS, Manuel Nunes. **Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a companhia geral do grão-pará e maranhão (1755-1778) (IV).** Belém: UFPA, 1970.

FOSTER, Eugenia da Luz Silva. **Racismo e Movimentos Instituintes na escola.** Tese de Doutorado: Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

GOMES, Flávio dos Santos. **O povo Negro: Em torno dos bumerangues: outras histórias de mocambos na Amazônia.** Revista Usp, São Paulo: Dezembro, 1995.

INNOCENTINI, Thaís Cristina. **Capitanias Hereditárias: Herança colonial sobre desigualdade e instituições.** Dissertação de Mestrado. São Paulo, 2009.

NDAYWEL e NZIEM. **O sistema político Luba e Lunda: emergência e expansão.** In.: **O Reino do Congo e seus vizinhos.** In: OGOT, Bethwell Allan (editor). **História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII.** Brasília : UNESCO, 2010. ISBN: 978-85-7652-127-3.

PESSOA, Mônica do Nascimento; VENERA, Raquel Alvarenga. **Além dos muros da fortaleza de São José de Macapá: representações e apropriações afro-brasileiras.** Salvador BA: UCSal, 8 a 10 de Outubro de 2014, ISSN 2316-266X, n.3, v. 16, p. 200-218.

QUEIROZ, Jonas Marçal de; GOMES, Flávio. **Amazônia, fronteiras e identidades Reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas – séculos XVIII-XIX).** Lusotopie, 2002.

SAMPAIO, Patrícia Melo. **Escravidão e Liberdade na Amazônia: notas de pesquisa sobre o mundo do trabalho indígena e africano.** III Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. 2005. Disponível em: < www.escravidaoliberalidade.com.br/site >. Acesso em 04 de Fev. 2016.

SILVA, Maria Celeste Gomes da. **Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII.** IV encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional: Curitiba, 2009, ISBN 978 85 61022 23 5.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. M. **Formação do Brasil Colonial.** 2 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1999.

KLEIN, Herbert S. **Escravidão africana América Latina e Caribe** (trad. José Eduardo de Mendonça). Editora Brasiliense: São Paulo, 1987.

VANSINA J.; OBENGA T. **O Reino do Congo e seus vizinhos.** In.: OGOT, Bethwell Allan (editor). **História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII.** Brasília : UNESCO, 2010. ISBN: 978-85-7652-127-3.

VERGOLINO-HENRY, Anaíza; FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. **A Presença Africana na Amazônia Colonial: Uma notícia histórica.** Belém, Arquivo Público do Pará, 1990.