



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

MARLEY ANTONIA SILVA DA SILVA

**NAS CORRENTES DO ATLÂNTICO NORTE E SUL: TRÁFICO DE
ESCRAVIZADOS PARA BELÉM DO GRÃO-PARÁ (1777-1841)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Doutora em História Social da Amazônia. Orientador: Doutor José Maia Bezerra Neto (PPHIST/FAHIS/UFPA).

Belém/Pará
2020

MARLEY ANTONIA SILVA DA SILVA

NAS CORRENTES DO ATLÂNTICO NORTE E SUL: TRÁFICO DE
ESCRAVIZADOS PARA BELÉM DO GRÃO-PARÁ (1777-1841)

Tese apresentada como requisito de avaliação no
Programa de Pós-Graduação em História Social
da Amazônia da Universidade Federal do Pará.
Orientado pelo Professor Doutor José Maia
Bezerra Neto (PPHIST/FAHIS/UFPA).

Belém/Pará
2020

MARLEY ANTONIA SILVA DA SILVA

NAS CORRENTES DO ATLÂNTICO NORTE E SUL: TRÁFICO DE
ESCRAVIZADOS PARA BELÉM DO GRÃO-PARÁ (1777-1841)

Tese apresentada como requisito de avaliação no
Programa de Pós-Graduação em História Social
da Amazônia da Universidade Federal do Pará.
Orientado pelo Professor Doutor José Maia
Bezerra Neto (PPHIST/FAHIS/UFPA).

Banca Examinadora

Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto (PPGHIST/FAHIS/UFPA) (Orientador)

Prof. Dr. José Alves de Souza Junior (PPGHIST/FAHIS/UFPA) (Examinador Interno)

Prof. Dr. Rafael Ivan Chamboulyron (PPGHIST/FAHIS/UFPA) (Examinador Interno)

Prof. Dr. Benedito Carlos Costa Barbosa (SEDUC) (Examinador Externo)

Prof^ª. Dr^ª. Bárbara da Fonseca Palha (SEDUC) (Examinador Externo)

Belém/Pará
2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586c Silva, Marley Antonia Silva da.
Nas Correntes do Atlântico Norte e Sul: : Tráfico de
Escravidos para Belém do Grão-Pará (1777-1841) / Marley
Antonia Silva da Silva. — 2020.
237 f. : il.

Orientador(a): Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em
História, Belém, 2020.

1. Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 2.
África. 3. Belém. 4. tráfico transatlântico de escravizados. 5.
Guiné, Cabo Verde, Cacheu, Bissau, Angola. I. Título.

CDD 981.03

Para Dimitri, o filho que tanto amo; Maria Raimunda, a mãe que me inspira força; e Maria Madalena, Marly e Maiara, as irmãs que seguram em minha mão e caminham comigo.

Agradecimentos

As viagens nas águas podem ser perigosas. É preciso ter sempre gente experiente para navegar junto. Eu fiz e faço muitas viagens nas águas, pois sou ribeirinha, das ilhas de Abaetetuba/Pa, ilha Furo Gentil; qualquer viagem até a sede do município, demanda usar uma embarcação durante algum tempo. Conviver com a água sempre foi algo normal e tranquilo para mim, como mencionei, nasci na “beira do rio”. Depois de adulta, tive medo das viagens nas águas e de outras travessias, como do processo de pesquisa e escrita deste trabalho.

Numa dessas viagens entre a casa de meus pais e a sede do município, estava num barco pequeno com meu pai e meu filho. O vento estava muito forte, desequilibrou o barco que era pequeno. Entrava água. Meu pai Manoel Silva é um homem negro experiente nas águas; navegou (e navega) em barcos durante toda sua vida. Nesse dia fiz cara de temerosa na viagem, ele riu, tranquilizou-me e disse que essas correntes, que ocorriam com alguma frequência, fazem parte da viagem, e que ele estava comigo. Tinha aprendido a se desvencilhar das correntes de vento. Eram só um desafio contornável, ele falou, e que logo eu chegaria bem ao nosso destino: a parte urbana de Abaetetuba.

E realmente cheguei, chegamos aliás, pois nunca estive sozinha nas travessias da vida cotidiana e acadêmica. Muita gente experiente e amável me acompanhou na difícil viagem da tese e, decerto, esquecerei de alguns nomes, porém sou grata a todos que estiveram comigo. Primeiramente, minha família, que empenhou todos os esforços para que eu estudasse. Minha mãe, Maria Raimunda, foi a princípio, o motivo principal para eu persistir no doutorado. Minhas irmãs, Madalena, Marly, Maiara e Luciney (não é irmã de sangue, mas é irmã de vida, membro familiar por puro amor) se desdoblaram para me dar todo o suporte, principalmente o emocional, de que muito precisei. Elas, em muitas reuniões familiares, foram “obrigadas” a me ouvir falar da minha pesquisa. O tédio era visível, mas escutavam; dispunham-se, e se dispõem, a me escutar e acompanhar. Agradeço também por isso.

Nos caminhos do aprendizado não é possível avançar sem os professores. Eu agradeço a, absolutamente, todos que passaram por minha trajetória educacional, pois sou mais um daqueles casos “salvos pela educação”. No entanto, gostaria de destacar minha gratidão para alguns: ao meu orientador José Maia Bezerra Neto que em nossas orientações sempre me lembrava: “sua prioridade é seu filho e sua tese” – ordem da

prioridade me emocionava e motivava. Sou grata pelas leituras do trabalho, pelos livros, artigos e dados indicados, mas principalmente pela sensibilidade, pois dizer para uma mãe que seu filho está em primeiro lugar, anima e aquece o coração. É um privilégio para mim que ele tenha acompanhado toda minha trajetória acadêmica, sendo banca na minha monografia, dissertação e agora meu orientador.

O professor Rafael Chamboulyron está nos agradecimentos da minha monografia, dissertação e agora tese. É preciso dizer obrigada para um ser humano gentil, empático, acessível e generoso. Sempre me senti inspirada, motivada e amparada por seu exemplo de excelência acadêmica, uma vez que é referência em trabalhos que versam a respeito da Amazônia Colonial. Tive ainda a imensa sorte de contar com a generosidade do professor Flávio dos Santos Gomes. Ele me indicou fontes, apontou direções para reflexões, indicou leituras; nos momentos de fragilidade, fez-me acreditar em mim e no meu trabalho. Dá orgulho e alegria ter alguém de sua estatura para dialogar.

O Benedito Barbosa é um professor e pesquisador admirável, e também grande amigo. Eu o conheci por seu trabalho a respeito do tráfico transatlântico (mesmo sem ter contato pessoalmente) quando estava no mestrado. Após minha qualificação, fiz uma ligação para ele e, já nesse momento, mostrou-se gentil e profissional; indicou-me leituras e documentação. Sou muito grata por suas indicações de leitura, debates e partilha de documentação, mas fundamentalmente por sua amizade e presença em minha vida.

A Cristiane Jacinto agradeço pelas conversas, trocas, desabafos e confidências feitas entre duas mães acadêmicas; poder partilhar os desafios que tive ao conciliar trabalho, estudos, pesquisa e maternidade, reconfortaram-me. Sua força, assertividade e inteligência são admiráveis. Estendo, igualmente, meus agradecimentos a mãe e acadêmica, Fabielle, minha amiga de toda a vida e de todas as horas. Sempre esteve comigo, apoiando-me, incentivando-me e me fazendo rir. Serei grata a ti pela eternidade, amiga – resguardo-te em meu muito bem querer.

Minha relação de irmandade com Regina Célia, Adelson, Rogério, Alexandre, perdura desde a graduação, assim como o companheirismo, estima, apoio e amizade permanecem; sou grata pela força e apoio que sempre me deram. Também agradeço a Fernanda Mendes, Vanice Siqueira, Ana Cravo, Roberta Tavares, pelo carinho, diálogo e apoio. A todos os colegas do doutorado, especialmente a Claudete e a Débora, assim como

a Wanessa, Rosa, Maria Martins, Cícero – agradeço pelo bem querer e pelos instigantes diálogos.

Enquanto pesquisava e escrevia este trabalho, tive que dar conta das muitas demandas do trabalho. Não me foi concedida licença; tive que trabalhar, estudar e cuidar de uma criança em processo de alfabetização. Foi difícil, mas tive oportunidades no ambiente de trabalho de encontrar pessoas gentis que sempre me recebiam com palavras de afeto e motivação principalmente por parte das minhas queridas amigas Cristiane Ribeiro da Silva, Lilian Freitas, Ana Flávia, Verônica e Maria Sarmento. No LINCEA (grupo de estudos em Linguagem, Cultura e Educação na Amazônia), meu grupo de pesquisa do trabalho, tive a felicidade de contar com o afeto e amizade de Maíra, Miranildes, Jordane, Cristiane e Eleazar. Eu sou grata a vocês. Da mesma forma, agradeço a todos os meus colegas do GEPEAM (grupo de Estudos e Pesquisas da Escravidão e Abolicionismo na Amazônia).

Sair de Abaetetuba toda madrugada, pegar barco, ônibus e chegar até Belém para assistir as aulas do doutorado, só foi possível porque tive o apoio incondicional de Arleia Nahum que me ajudou a cuidar do meu filho, escutou meus desabafos, esteve sempre presente, ajudando incessantemente e me animando – obrigada por tanto e por tudo. No desafio de trabalhar, estudar e maternar, ter um filho como Dimitri me possibilitou ter paz, afago, afeto e amor. Ele tranquilamente me dizia: “vai lá com calma mãe, fazer tuas coisas de estudar”. Te amo, filho!

Seu batuque vem de Angola
Vem da Guiné
Tem um que de quilombola de candomblé
Quem escuta deita e rola
Homem ou mulher
Sendo assim lá vai marola
Pois Pedro é

Produto do nosso quintal
O representante ideal
Da nossa Cultura e da nossa fé
Retrato da nossa nação
Que faz com sua percussão
O país inteiro dizer no pé

(Música: Lá Vai Marola. Intérprete: Zeca Pagodinho. Compositores: Serginho Meriti/
Claudinho Guimarães)

Resumo: Este é um trabalho acerca do tráfico transatlântico de escravizados africanos destinados ao porto de Belém do Grão-Pará (1777-1841). Dentre os aspectos aqui analisados, está o fim do monopólio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e do Maranhão, seus impactos em Belém e nas regiões que operavam diretamente com o comércio de gente tornada cativa como Cabo Verde, Cacheu, Bissau, Angola e Mato Grosso. No período de estudo, o tráfico se intensificou e elementos internos contribuíram para o aumento na demanda de escravizados africanos, a exemplo das mortes por doenças epidêmicas, a necessidade de trabalhadores para demarcações, os motins, revoltas, o desejo dos moradores de ampliar a agricultura utilizando africanos escravizados, assim como as isenções de imposto sobre o tráfico que, concedidas pela Coroa Portuguesa, impulsionaram o tráfico entre os portos da África e Belém do Grão-Pará. O processo de captura e transporte de pessoas africanas tornadas escravas, os sujeitos envolvidos nas redes comerciais no litoral africano, bem como navios e sujeitos implicados na travessia atlântica, foram abordados no presente trabalho. Se tais navios viessem de Angola a viagem era mais longa, dispendiosa e haviam mais cativos mortos, todavia, em fins do século XVIII, o tráfico entre Angola e Belém se intensifica, em detrimento do comércio que era realizado com Cacheu e Bissau, os motivos dessa viragem do Norte para o Sul do Atlântico são apontados neste estudo; do mesmo modo foram estabelecidas estimativas numéricas para estas pessoas retiradas da África. A organização e o financiamento deste comércio mereceram também análises. Para explicar esse comércio foi levantado, sistematizado e analisado um denso e extenso conjunto documental, presente em diversos arquivos, no qual se buscou deslindar diversos aspectos dessa atividade comercial e, sempre que a documentação permitisse, refazer alguns caminhos, apontar um rosto, um nome, uma história.

Palavras Chaves: Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, África, Grão-Pará, tráfico transatlântico, Guiné, Cabo Verde, Cacheu, Bissau, Angola, escravizados africanos, Belém.

Abstract: This is a work about the transatlantic traffic of enslaved Africans destined for the port of Belém do Grão-Pará (1777-1841). Among the aspects analyzed here is the end of the monopoly of the Companhia de Comércio do Grão-Pará and Maranhão, its impacts on Belém and on the regions that operated directly with the commerce of captive people such as Cape Verde, Cacheu, Bissau, Angola and Mato Grosso. During the study period, the traffic intensified and internal elements contributed to the increase in the demand of enslaved Africans, such as deaths from epidemic diseases, the need for workers for demarcations, riots, revolts, the desire of residents to expand agriculture using enslaved Africans, as well as the tax exemptions on trafficking that, granted by the Portuguese Crown, boosted the traffic between the ports of Africa and Belém do Grão-Pará. The process of capturing and transporting African people made slaves, the subjects involved in commercial networks on the African coast, as well as ships and subjects involved in the Atlantic crossing, were addressed in this work. If such ships came from Angola, the voyage was longer, more expensive and there were more captives dead, however, at the end of the 18th century, the traffic between Angola and Belém intensified, to the detriment of the trade that was carried out with Cacheu and Bissau, the reasons this turn from the North to the South of the Atlantic are pointed out in this study; likewise numerical estimates were established for these people removed from Africa. The organization and financing of this trade also merited analysis. To explain this trade, a dense and extensive set of documents was collected, systematized and analyzed, present in several archives, in which we sought to unravel various aspects of this commercial activity and, whenever the documentation allowed, retrace some paths, point out a face, a name, a story.

Keywords: Commerce Company of Grão-Pará and Maranhão, África, Grão-Pará, transatlantic traffic, Guinea, Cape Verde, Cacheu, Bissau, Angola, enslaved Africans, Belém.

Lista de Abreviaturas, tabelas e mapas

Abreviaturas

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro – ANRJ

Arquivo Histórico Ultramarino – AHU

Arquivo Público do Estado do Pará – APEP

Arquivo Público do Estado do Maranhão – APEM

Centro de Memória da Amazônia – CMA

Instituto Histórico e Geográfico Brasil – IHGB

Tabelas

Tabela 1: Estimativas do tráfico 1778-1841.....119

Tabela 2: Cativos chegados em Belém 1778-1841.....125

Tabela 3: Escravos do sexo masculino do casal D. Inocêncio Rosa de Oliveira160

Mapas:

Mapa 1: Arquipélago de Cabo Verde.....74

Mapa 2: Rios da Guiné e Futa Jalon.....76

Mapa 3: Alta Guiné78

Mapa 4: Portos e regiões da África que comercializavam com o Pará.....99

Mapa 5: Angola sob influência Portuguesa em 1845.....102

Sumário:

Introdução	13
Capítulo 1: Os mecanismos do tráfico no Grão-Pará na segunda metade do século XVIII	21
1.1.A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.....	21
1.2 . Os impactos do fim do monopólio no Atlântico: Cabo Verde, Cacheu, Bissau, Angola.....	24
1.3 O fim do monopólio: Do Grão-Pará ao Mato Grosso.....	38
1.4 Trabalhadores indígenas ou africanos?.....	44
1.5. Agricultura e trabalhadores cativos africanos.....	53
1.6. Demarcações e deslocamento para as fronteiras: demanda por trabalhadores.....	61
1.7 Tráfico, doenças e epidemias.....	66
1.8. Menos impostos, mais escravos: políticas de fomento ao tráfico no Pará.....	70
Capítulo 2: Do interior da África ao interior do Grão-Pará	81
2.1 Do norte da África ao norte da América Portuguesa.....	81
2.2. Do sul da África ao norte da América Portuguesa.....	92
2.3. Do Norte para o Sul do Atlântico: a “Angolização” do tráfico no Pará	105
2.4. Estimativas do “comércio de almas”	119
2.5. Chegando do mar, seguindo pelos rios: O tráfico entre Pará, Mato Grosso e Goiás.....	129
Capítulo 3: Os senhores do tráfico: as redes de negócio e seus agentes	140
3.1. O tráfico transatlântico nas primeiras décadas do oitocentos no Pará.....	140
3.2. As nações africanas em Belém.....	159
3.3. O Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde.....	166
3.4. Comerciantes do Pará.....	171
3.5. Comerciantes do Brasil.....	178
3.6. Comerciante de Lisboa.....	186
Considerações finais	195
Anexos	200
Fontes	204
Bibliografia	213

Introdução

Isabel e Bernardo eram um casal de africanos escravizados que viviam no Grão-Pará. A família era composta ainda por seus cinco filhos: Raimundo, Paulo, Maria do Carmo, António e Severina.¹ Foram longos os percursos que este casal percorreu até se encontrar e constituir família. Estão registrados nos idos de 1810, na ocasião em que estavam sendo vendidos. Isabel tinha 56 anos; Bernardo, o documento não permite saber a idade. Se crianças, jovens ou já adultos, não é possível saber em que momento de suas vidas saíram da África, mas vieram de lugares em que língua, vegetação, clima, religião, eram extremamente distintos. Ela era da nação mandiga e, provavelmente, saiu de algum porto da Alta Guiné e viera do Atlântico Norte. Ele era da nação Benguela, saiu, certamente, do porto de mesmo nome apontado no documento, como sendo sua nação, portanto, ao sul do Atlântico.

O comércio de pessoas escravizadas entre África e o Porto de Belém do Grão-Pará (1777-1841) é o objeto sobre o qual se deteve este trabalho. E a família de Isabel e Bernardo sintetizam a história de milhares de pessoas arrancadas da África, comercializadas e destinadas ao Grão-Pará. Um negócio rentável e que cresceu ao longo do século XVIII. Uma das características do comércio de “almas” no porto de Belém, foi a origem das pessoas cativas, pois eram oriundas dos extremos do continente africano, de portos localizados ao norte e sul do Atlântico.

A princípio foram estabelecidas conexões com a Guiné, mais precisamente, com a Alta Guiné, região onde os portugueses primeiro desenvolveram suas experiências com o tráfico de escravizados. Posteriormente, este comércio estabeleceu laços densos com Angola, no Atlântico Sul, região que mais forneceu escravizados ao Brasil. Desses lugares foram arrancados e trazidos ao Grão-Pará, Isabel e Bernardo.

A documentação necessária para investigar o comércio transatlântico de escravizados africanos para os portos do Grão-Pará, incluiu a documentação disponível no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), especialmente o conjunto documental reunido no projeto denominado: “África Atlântica: da documentação ao conhecimento, sécs.

¹ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em mil reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de Setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão vol, 2, p.149, 1988.

XVII-XIX”. No período que consultei, os verbetes não estavam disponíveis. Analisei parcialmente o fundo de Angola. Trata-se de uma vasta coleção documental que reúne fontes que abordam questões militares, religiosas, administrativas, que permitiram conectar os registros de Angola com os de Belém.

As cartas, consultas, requerimentos, ofícios, decretos, mapas, instruções, avisos, minutas, listas, os registros diversos trocados entre Grão-Pará e Lisboa, organizados no Projeto Resgate Barão do Rio Branco instituído pelo Ministério de Cultura, disponibiliza para consulta, uma diversidade de documentação. O fundo do Pará foi exaustivamente consultado, e permitiu flagrar múltiplos aspectos envolvidos no comércio de gente, naquilo que envolvia questões relacionadas ao Estado do Pará e à Metrópole. Os fundos relativos ao Mato Grosso e Goiás, além disso, foram consultados, pois o Pará redistribuía escravizados provenientes da África para o Oeste do Estado do Brasil.

Em Belém do Pará, o acervo do Centro de Memória da Amazônia (CMA) disponibiliza extenso, diverso e volumoso acervo para consulta, que possuem origem cível e criminal. Deste conjunto foram consultados os Inventários e Testamentos disponíveis em que as informações sobre a distribuição de bens, comércio de escravizados, alforrias, estão registradas neste universo documental que oportunizaram, além dos temas já evidenciados, as nações atribuídas aos cativos provenientes da África.

As fontes impressas foram do livro *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica* – uma compilação da documentação relativa às populações negras na Amazônia colonial, realizada pelos pesquisadores Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo. Os documentos impressos são variados e permitem identificar questões relativas ao tráfico. O segundo volume do livro de Antonio Carreira, denominado “A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”, é um conjunto riquíssimo de documentação relativa ao comércio transatlântico de escravizados que da mesma forma foi utilizado para este trabalho.

As proximidades e conexões, fossem elas administrativas e/ou comerciais entre o Pará e Maranhão, demandam explorar as relações do tráfico de mancípios que havia aproximado os portos de Belém e São Luís. A princípio, os dois portos mantiveram relação com a Alta Guiné, uma particularidade que os distinguiu do comércio que os portos do Estado do Brasil estabeleciam com a África. Era comum navios vindos da

África pararem primeiro no Maranhão e posteriormente no Pará. Igualmente, a fiscalização de navios, quando da proibição do tráfico transatlântico em 1815 e 1831, dentre outras dinâmicas comerciais, marcavam o comércio de africanos entre esses portos ao norte.

A extensa documentação do Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) que envolvia desde Termos de Registro de Visita de Saúde (documento que permite observar os números de chegados, nação, condições de saúde, etc), mapas de entradas de africanos, avisos de navios negreiros que viriam ao Pará, dentre outros tipos documentais. Essa documentação foi importante para flagrar as relações referentes ao comércio de escravizados que articulavam o Pará e o Maranhão.

As informações que permitiam identificar etapas mais detalhadas do negócio – os mecanismos, as tentativas de organização e controle, além dos traficantes de Belém implicados no comércio – localizei no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), mais especificamente, no fundo a respeito dos “negócios de Portugal” (código 99), que reúne a documentação sobre a correspondência dos governadores do Pará com a Corte, bem como aos demais membros do corpo administrativo, em diversos volumes, nessa documentação pude averiguar, principalmente, a documentação relativa à alfândega no Grão-Pará, essencial para identificar diversos aspectos ligados ao comércio de pessoas africanas no porto de Belém.

Uma rica documentação colonial portuguesa, relativa à África, Ásia e Oceania, está disponível no arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Computada, essa documentação possibilitou acessar a documentação relativa a Bissau, Cacheu, Cabo Verde e Angola. São memórias, cartas, ofícios, consultas, pareceres, relatórios, uma diversidade de documentação, que permitiram analisar principalmente aspectos da história africana sob a influência lusa. Essa documentação, possibilitou articular a documentação voltada para o Grão-Pará, com registros da África, permitindo análises que consideram “o lado de lá” do Atlântico, articulando com a documentação “do lado de cá”, possibilitando reflexões que consideraram elementos internos do Grão-Pará que explicam a conformação do tráfico que se estabeleceu na região, sem ignorar o que se desenrolava em algumas regiões africanas. A organização do *Trans-Atlantic Slave*

*Trade Database*² cruza as diferentes fontes documentais acerca do tráfico transatlântico; a Base de Dados do Comércio Transatlântico de escravos é fundamental para estabelecer, dentre outras questões relevantes, as estimativas do tráfico transatlântico de escravizados. É necessário pontuar que a Base de Dados contém equívocos como os de digitação, repetição de informações, mesmo viagem que aparece duplicada, o que incorre no o cômputo total dos mancípios. Aqui a base foi usada fundamentalmente para as estimativas do tráfico, porém cada ficha indicativa de viagem com escravos foi cruzada com os demais conjuntos documentais já apontados aqui e no cômputo do número de escravizados chegados em Belém. Foi considerado, neste trabalho, somente os desembarcados vivos. Todas as vezes que a documentação for citada, será mantida a grafia original.

Esse conjunto documental serviu para dar nitidez a alguns aspectos do tráfico de escravizados africanos para o Grão-Pará no período destacado. Esse comércio transnacional de vidas possuía particularidades, uma vez que os povos indígenas, foram sistematicamente utilizados como trabalhadores na região. Aliás, o norte da América Portuguesa não se enquadra de forma nítida nos sistemas explicativos estabelecidos, em muitos trabalhos clássicos relativos ao Brasil Colônia³. As explicações a respeito do sistema de compra e venda de homens, mulheres e crianças através do Atlântico, quando direcionadas para o porto de Belém, foram impactadas, tanto pela utilização de indígenas quanto trabalhadores, como pelas narrativas que raramente mencionam o tráfico para a região setentrional.

No trabalho de Felipe de Alencastro,⁴ o tráfico além de ser um negócio rentável, teria permitido articular dominação e exploração colonial, sendo que a Coroa Portuguesa controlava os mecanismos para aquisição de mão de obra importada da África, vital para o desenvolvimento do Brasil. Oferta de trabalhadores africanos de um lado do Atlântico,

² Base de dados do comércio transatlântico de escravos, que reúne documentos de arquivos de diversos lugares do mundo e os disponibiliza on-line desde 2008. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>

³ Confira dentre outros: CAIO PRADO Jr., *História econômica do Brasil* (São Paulo: Ed. Brasiliense, 1945); NOVAIS, Fernando Antônio, *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)* (São Paulo: Huitec, 1979); FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVIII)* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001); João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Brasil Colonial*, 3 vols. (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014).

⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Cia das Letras, 2000.

necessidade sempre crescente de trabalhadores de outro; tais motivos teriam articulado as duas margens do Atlântico. Notadamente, o sul do Atlântico, de onde vieram a maioria dos cativos para o Brasil. David Armitage chama atenção para a “invenção do Atlântico”, que, segundo ele

Foi resultado de sucessivas ondas de navegação, exploração, colonização, administração e imaginação. O Atlântico foi uma invenção europeia não apenas porque os europeus foram seus ocupantes exclusivos, mas porque foram também os primeiros a conectar os seus quatro lados em uma única entidade, formando, ao mesmo tempo, um sistema e uma representação de um atributo natural singular (ARMITAGE, 2014, p. 207).

As intensas trocas comerciais ao longo do Atlântico, teria permitido a formação de uma comunidade atlântica, constituída por homens e mulheres implicados nesse comércio. Os estudiosos Robin Law e Kristin Mann para se referir aos intensos laços comerciais e culturais entre a Bahia e o Golfo do Benin, cunharam o termo comunidade Atlântica, o “desenvolvimento de uma comunidade de pessoas que se relacionam e compartilham práticas culturais cuja ponte é o Atlântico”.⁵ O historiador Roquinaldo Ferreira, apoiado em ampla documentação e pesquisa exaustiva, diz que o conceito de comunidade Atlântica, também se aplicava a Angola.⁶

Sobre o Atlântico português, Russel-Wood⁷ sublinhou: “Muita coisa aconteceu no Atlântico português - comércio. movimentos de povos, criação de famílias pan-atlânticas, assentamentos, produção econômica e cruzamentos de fronteiras - apesar da Coroa”. Segundo Roquinaldo Ferreira,⁸ o tráfico no qual humanos eram mercadoria, era uma atividade que necessitava da inserção de produtos apreciados no “sertão” de Angola, tais

⁵ LAW, Robin; MANN, Kristin. *West Africa in the atlantic community: the case of the slave coast*. The William and Mary Quarterly, 3rd Ser., v. 56, n. 2, African and American Atlantic Worlds, p. 311, Apr. 1999, p. 301-31.

⁶ FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012p.12

⁷ RUSSELL-WOOD, A.J.R. *The Portuguese Atlantic, 1415-1808*. In: GREENE, Jack P. & MORGAN, Philip D. **Atlantic history**: a critical appraisal. Oxford University Press, 2009, p.82.

⁸ FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica de comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

produtos eram oriundos de outras colônias, a exemplo da cachaça brasileira e dos panos da Índia, promovendo com isso um comércio intracolônial.

A ênfase aqui nas relações do Grão-Pará com essa perspectiva atlântica ocorre, porque, quando a historiografia trata de trabalhadores na região, a conexão frequentemente estabelecida é com o sertão de onde os indígenas eram retirados – nativos de diversos povos autóctones foram massivamente utilizadas como trabalhadores até a Belle Époque. Embora o sertão não se opunha ao mar, complementam-se. Assim como os trabalhadores indígenas não se opuseram, os trabalhadores africanos, antes somavam; afinal, tratava de extensa região com necessidade sempre crescente de mão de obra.

Todavia, as maneiras como o Grão-Pará se conectou ao comércio transatlântico de escravizados se distanciou, em muitos aspectos, da experiência vivenciada em portos do Estado do Brasil. O tráfico estabelecido entre portos africanos e o porto de Belém, era triangular; uma vez que a Coroa sempre interveio durante toda a colonização. A mão de obra indígena, fosse escravizada ou livre, foi largamente utilizada. Os locais de onde vieram escravizados africanos para Belém, foram de portos africanos localizados nos extremos do Atlântico: Guiné e Angola. Essas são algumas peculiaridades que fizeram com que o tráfico transatlântico, nesta região, não pudesse ser definido por modelos explicativos, atribuídos às experiências escravistas de portos como Rio de Janeiro, Bahia e Recife.

Na segunda metade do século XVIII, a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), ainda estava implicada no comércio de escravizados africanos. A empresa monopolista fez parte de um conjunto de medidas implantadas por Sebastião José de Carvalho e Melo, Secretário de Estado do Reino, que foi responsável pelo reordenamento administrativo dos domínios do império português (1750-1777), o fim da escravidão indígena, a retirada do poder temporal dos missionários nos aldeamentos e a expulsão dos jesuítas. O recorte deste trabalho (1777- 1841) tem início justamente no ano em que se findou o monopólio da empresa e termina na data em que foi registrada a última chegada de navio, vindo da África com escravizados, até o porto de Belém.

Examinar os impactos do fim do monopólio da Companhia de Comércio, notadamente nas regiões em que operava diretamente com o tráfico: Cabo Verde, Bissau, Cacheu, Angola, Grão-Pará e Mato Grosso. Analisar os elementos do “lado de cá” do

Atlântico que impactavam a demanda por trabalhadores, fossem indígenas ou africanos; identificar como as percepções de crescimento e desenvolvimento da agricultura estavam ligadas ao uso de trabalhadores africanos; verificar como demarcações, motins, revoltas e doenças contribuíram para ampliar a demanda de escravizados africanos; além disso, avaliar como as isenções de impostos estabelecidos pela Coroa, colaborou para a intensificação do tráfico transatlântico no pós-monopólio. Esses foram os objetivos de discussão do primeiro capítulo.

O segundo capítulo está detido, inicialmente, em narrar os processos de captura e transportes de escravizados, identificando, quando possível, os grupos vitimados e os sujeitos envolvidos nas redes comerciais do tráfico no litoral africano; da mesma maneira, os navios e a tripulação dentre outros aspectos envolvidos na travessia. No caso de Belém, as viagens ao longo do Atlântico eram mais demoradas quando saídas de Angola; o índice de mortes nos navios era mais elevado, já que eles vinham superlotados e muitos escravos vinham adoentados. Todavia, nas décadas finais do século XVIII, cresceu o número de escravizados enviados de Angola para Belém, em detrimento dos enviados de Bissau e Cacheu. Os motivos desta viagem do norte para o sul do Atlântico são apontados neste capítulo, assim como contribuições para as estimativas numéricas do tráfico no período determinado neste trabalho; a redistribuição dos escravizados chegados em Belém e enviados a Mato Grosso e Goiás, também foi abordado.

O tráfico era uma atividade que demandava altos investimentos. No capítulo final, denominado “Os senhores do tráfico: as redes de negócio e seus agentes”, foi delineado como havia se estruturado o financiamento do comércio de gente escravizada, arrancada da África e trazida ao Grão-Pará nos idos de 1777- 1841. Como se organizou o financiamento? Essa é a principal questão que busquei responder no terceiro e último capítulo desta tese. Houveram formas distintas de financiamento desta atividade comercial lucrativa, como o financiamento individual e o estabelecimento de contrato, todas elas aqui analisadas e descritas.

A expressiva presença africana no Pará na segunda metade do século XVIII se explica pelo comércio transnacional de homens, mulheres e crianças africanas. Este trabalho é fruto de uma pesquisa que se centrou, justamente, no período em que o comércio de africanos se intensificou no porto de Belém. O texto resultante é uma contribuição para análises consistentes do tráfico transatlântico, nos idos de 1777 e 1841,

para o Grão-Pará; colabora, de forma sensível, para dar mais nitidez às conexões históricas propiciadas, pelo comércio de gente, entre África e Grão-Pará. Que seja uma boa leitura!

Capítulo 1: Os mecanismos do tráfico no Grão-Pará na segunda metade do século XVIII

1.1.A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão

Bárbara era costureira e engomadeira. Tinha trinta e seis anos. Seu marido havia morrido. Seus pais, Manuel e Francisca da Costa, eram africanos, da nação Benguela. Aquele 10 de Setembro de 1810 foi um dia de mudanças na família de Bárbara; estavam sendo vendidos no Pará. Eles pertenciam a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão que os revendia na primeira década do século XIX.⁹ Tinham sido embarcados no litoral ocidental da África, provavelmente no porto de Benguela. De lá, atravessaram o Atlântico e chegaram até o porto de Belém, situado ao norte da América Portuguesa. O tráfico negreiro foi um vetor importante na conexão entre Belém e o complexo e dinâmico Império Português. Esse comércio teve momentos distintos, entretanto, alcançou contornos singulares durante o período de atuação exclusiva da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1777).

A partir da segunda metade do século XVIII, a Amazônia Portuguesa, em função da ascensão de Sebastião José de Carvalho e Melo,¹⁰ passou por um processo de reestruturação socioeconômica que implantou reordenamentos administrativos nos domínios do império português. A empresa monopolista fez parte de um conjunto de modificações operadas durante o ministério de Sebastião José de Carvalho (1750-1777).

Para a região amazônica, uma das primeiras medidas tomadas por Sebastião José

⁹ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Vol. 2: documentos (o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII), São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1988, p.150.

¹⁰ Sobre a vasta bibliografia que versa sobre a política pombalina ver: FALCON, Francisco José Calazans. *A época Pombalina Política Econômica e Monarquia Ilustrada*. São Paulo, Editora Ática, 1993; MAXWELL, Kenneth. *Marques de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996; ANTUNES, Manuel, et al. *Como Interpretar Pombal? No bicentenário de sua morte*. 2 vols. Lisboa. Edições: Bróteia/Porto, livraria A. L., 1982; SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (coordenação). *Pombal Revisitado. Comunicações ao Colóquio internacional organizado pela comissão das comemorações do 2º centenário da morte do Marques de Pombal*. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1984.

de Carvalho foi a Lei de Liberdade dos Índios (1755),¹¹ seguido da implantação do Diretório dos Índios (1757). Esse conjunto de medidas visava reorganizar o trabalho e reestruturar a vida social da população indígena tornada legalmente livre. Somado a isso, houve a retirada do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas, a expulsão dos jesuítas e a criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, empresa de caráter monopolista que, dentre outras medidas, estabeleceu a exclusividade no tráfico e comercialização de escravos africanos no Grão-Pará e Maranhão, isto porque:

A introdução de mão-de-obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como negócio vital, porquanto, suposta a liberdade dos índios, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luís e de Belém para Lisboa.¹²

Para o historiador Manoel Nunes Dias, que era um entusiasta da empresa, “a Companhia mudou, realmente, a roupagem e a fisionomia da terra que há muito aguardava lavragem e sangue novo”. Ainda sob a perspectiva apologista de Nunes Dias, os benefícios que a empresa teria propiciado foram diversos,

A atividade do arriscado e dispendioso empreendimento constitui a primeira experiência séria de colonização da Amazônia. A atividade mercantil da Companhia foi o grande fator de humanização da paisagem. Estimulando o cultivo de produtos tropicais comerciáveis, a Companhia encaminhou em sólidas linhas o processo de desenvolvimento econômico das terras do norte da colônia.¹³

¹¹ Sobre a liberdade das populações indígenas veja: ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O diretório dos índios: um projeto de “civilização” dos Índios do século XVIII*. Brasília: editora da UnB, 1997. DOMINGUÊS, Ângela. *Quando os índios eram vassalos*. Lisboa: CNCDP, 2000. SAMPAIO, Patrícia Melo. *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia*. Manaus: EDUA, 2012.

¹² DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPa, 1970, vol. 1. p. 459.

¹³ DIAS, Manuel Nunes. op. cit., pp. 55-56.

A Companhia também foi tema de amplo estudo de Antonio Carreira, todavia, o investigador cabo-verdiano coloca algumas questões não apontadas por Nunes Dias, por exemplo, questiona se a criação da companhia de fato foi uma ideia concebida pelo irmão do Marquês de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. O historiador aponta documentos de 1688, em que fica demonstrado o interesse na formação de companhia proveniente de capitais privados oriundos da Metrópole e do Brasil. Nesse sentido a organização da companhia em questão não constituiria uma inovação.

As Companhias de Comércio já no século XVII, estavam em atividade em várias nações europeias e foram criadas para garantir a exploração das colônias; e o monopólio era sempre um privilégio reivindicado por essas instituições. Dentre as companhias lusitanas, estiveram a Companhia Geral de Comércio do Brasil (1649), a de Cacheu e Rios de Guiné (1676); em 1682, foi criada a Cia. de Comércio do Maranhão e, posteriormente, no ano de 1690, houve a criação da Cia. do Comércio Cacheu e Cabo Verde; são alguns exemplos de Companhias que antecedem a CGPM.

Para Luis Felipe Alencastro, a empresa monopolista fez parte de uma operação da Metrópole para enquadrar a região no sistema comercial Atlântico.¹⁴ De acordo com Maria Celestino de Almeida, o tráfico de cativos naturais da África “foi insignificante na Amazônia até meados do século XVIII quando, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, um número considerável de escravos foi introduzido na região”. Essa leitura de um tráfico de escravizados africanos, desarticulado e inexpressivo, no período que antecede a CGPM, já foi adequadamente questionado e apontado os limites e equívocos de tal perspectiva.¹⁵

A empresa em questão, como nos informou Antonio Carreira, “tratou-se de uma organização mercantil, de estilo amplo, monopolista e de capitais provenientes da emissão de ações”. Entretanto, a mesma não conseguiu o monopólio, sem antes ter que conceder largos favores a Coroa que o garantia como exclusivo da CGGPM através de

¹⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.9

¹⁵ Cf. BARBOSA, Benedito Carlos. *Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Belém: Dissertação de Mestrado (história) UFPA, 2009.
CHAMBOULEYRON, Rafael. *Suspiros por um escravo de Angola. Discursos sobre a mão-de-obra africana na Amazônia seiscentista*. Belém: *Humânitas*, vol.20, n° 1/2 (2004), pp. 105-106;
CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)*. Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 26, n° 52, 79-114 (2006).

medidas como: negar despachos aos navios “estranhos” e confiscar aqueles que tentassem sair sem o documento. Essa relação de troca entre a Companhia e a Coroa é assim apresentada por Manuel Nunes:

O que houve foi uma espécie de reciprocidade de favores entre o monarca e a empresa mercantil, simbiose política e econômica de interesse para ambas as causas. Ao soberano cumpriam determinadas funções, onde a Administração necessitasse da presença reguladora ou coatora do poder público. A Companhia, por seu lado, ficaria incumbida do financiamento da obra de defesa dos territórios incorporados ao domínio da Coroa, encargo que interessava à segurança do seu próprio patrimônio.¹⁶

Desde que foi instituída, a Companhia contou com a insatisfação dos “homens de negócio de Lisboa” que apresentaram em 1755, uma representação demonstrando o quanto seria prejudicial ao comércio e a navegação de Portugal, o estabelecimento de um monopólio estendido por tantos anos. Entretanto, para que fosse formada, contou do mesmo modo com o apoio de comerciantes de Lisboa. Manuel Nunes Dias ressalta a “qualidade” dos homens de negócios que investiram na fundação da empresa provenientes de capitais. Pela primeira vez, um grupo de comerciantes experimentados propunha ao monarca, em forma de estatutos, um plano de fomento ultramarino que era transformado em lei através de um alvará de confirmação da real mão e com a chancela do enérgico ministro, responsável pela iniciativa renovadora.

A criação da empresa, na perspectiva de Arthur Cezar Ferreira Reis, “fora uma solicitação das próprias populações amazônicas cansadas de aguardar praça nos poucos barcos que anualmente serviam de intercâmbio”. Nessa perspectiva, a empresa fora criada contando com o apoio dos colonos do Grão-Pará. O historiador Vicente Salles afirma que o capital levantado para implementação da empresa foi de moradores do Pará. Entretanto, sabemos que tal afirmativa deve ser um equívoco, porque os quatrocentos e vinte e seis acionistas fundadores da companhia pertenciam a lugares diferentes como Maranhão, Mato Grosso, Pará, Bahia e Portugal.¹⁷

¹⁶ DIAS, Manuel Nunes. 1970, Op Cit, p. 16.

¹⁷ DIAS, op. cit., pp.230-234.

A escravidão negra no Grão-Pará, se intensificou em função do fomento das atividades agrícolas promovida pelo Marquês de Pombal. Para José Maia Bezerra Neto

A própria fundação da Companhia Geral do Grão - Pará e Maranhão, aliás, visou ao estabelecimento da política pombalina de fomento das atividades agrícolas comerciais na Amazônia portuguesa, lastreada na mão de obra escrava negra, para além do uso do trabalhador indígena, através do subsídio fiscal ao tráfico negreiro, com a isenção de impostos sobre o comércio de africanos realizados pelos navios da Companhia.¹⁸

Os cativos vindos da África eram vendidos, geralmente, a crédito pela Companhia e os colonos pagavam com gêneros como algodão, arroz e cacau. A empresa concedia prazo aos moradores, em geral dois ou três anos, para pagamento das “peças” recebidas. Esta medida facilitava o acesso dos que residiam na colônia aos homens trazidos da África para o trabalho na mencionada região. Para Vicente Salles, a avaliação da Companhia foi positiva:

Os 22 anos de atividades da Companhia provam que a empresa pombalina, apesar de seus defeitos, não falhou e que a política escravista adotada pela metrópole, sob a inspiração do Marquês de Pombal teve profundas consequências na Amazônia.¹⁹

Seguindo está mesma ótica, Jonas Queiroz e Flávio Gomes afirmam que “o fluxo de escravos negros para a Amazônia havia aumentado consideravelmente após a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão”. Ainda que haja uma concordância no fato de a empresa colonial introduzir maior quantidade de escravos no Grão-Pará, isso não significa que as necessidades do tráfico tivessem sido supridas

¹⁸ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão Negra no Pará (séculos XVII-XIX)*, 2º ed. Belém: Paka-Tatu, 2012, p. 52

¹⁹ SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005 p. 60.

completamente através da Companhia, pois os moradores sempre clamavam por mão de obra:

Na correspondência dos anos seguintes, o teor dos documentos é o mesmo, constatando-se a situação descrita por esse e por outros governadores que o sucederam. Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho porém da Magistratura, aparentemente também descontente com a Administração da Companhia.²⁰

É interessante a reflexão de Anaíza Vergolino, enquanto outras análises preocupam-se exaustivamente em afirmar que com a Companhia houve aumento demográfico de pessoas africanas escravizadas; a autora, baseada nos documentos contidos do Arquivo Público do Pará, possibilitou a ampliação da questão, sinalizou para o fato de que, mesmo com o sensível aumento no número de africanos cativos introduzidos na Amazônia Colonial, com o estabelecimento da dita empresa, a mesma não conseguiu atender à demanda dos colonos.

Para Maximiliano M. Menz,²¹ as Companhias de Comércio foram um dos capítulos mais importantes da história econômica colonial portuguesa, pois permitiu o estímulo da produção mercantil do algodão. A integração definitiva do Grão-Pará e Maranhão no mercado Atlântico, teria permitido, além disso, mudanças institucionais, além da organização dos grupos mercantis portugueses. O economista Cláudio Shikida²² sugere que o sucesso econômico da empresa pombalina pode ser relativizado, pois, na leitura do mesmo, o desempenho econômico da sociedade mercantil não foi tão excepcional.

²⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo Público do estado do Pará, 1990, p.47.

²¹ MENZ, Maximiliano M. *A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)*. Afro-Ásia, Salvador, n. 48, p. 45-76, Dez. 2013.

²² SHIKIDA, Claudio. *Apontamento sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007, pp.10-11.

Aliás, é relevante mencionar que nem todos os estudiosos da questão foram entusiastas da empresa monopolista. O historiador português João Lúcio de Azevedo questionou o sucesso da ação da empresa monopolista e afirmou que “no Pará, nem a menor recordação subsiste d’esta empresa, que cercada de tantos privilégios, devia opulentar esta região fertilíssima”. Este historiador foi um crítico severo da empresa, demonstrou os muitos problemas ocasionados pelo estabelecimento da mesma: a sobretaxa dos produtos, preços elevados dos gêneros trazidos da metrópole, a corrupção de seus membros e a escassez no fornecimento de mantimentos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro. Este autor, inclusive, questiona a eficiência da empresa em atender seu principal intento. A avaliação que faz da ação da empresa pombalina é a seguinte:

A estes males, não previstos, juntou-se o malogro das risonhas esperanças. Tudo suportaria de boa mente a colônia, se os parasitas, alimentados com a seiva mais opulenta de suas riquezas, lhe facultassem o copioso abastecimento de escravos. Havia um século que os braços activos escasseavam, e agora, não obstante as promessas, faltavam-lhe com o africano, depois de lhe haverem peremptoriamente retirado o socorro do índio.²³

Como fica evidente, não houve, na perspectiva de João Lucio de Azevedo, eficácia na atuação da companhia no norte da América Portuguesa. As avaliações relacionadas a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão são divergentes, mas sua relevância para a organização, sistematização e intensificação do tráfico de africanos é incontestável. De acordo com Manuel Nunes Dias, o estabelecimento da empresa contou com protestos no reino e no ultramar, pois a instituição feria interesses vitais: o dos pequenos mercadores estabelecidos na colônia; o dos senhorios dos navios que traficavam na rota atlânticas com artigos de procedência de três continentes-Europa, África, América; e, mormente, o dos comissários volantes postos a serviço de certas facções estrangeiras, fielmente representado pelos negociantes britânicos²⁴.

Todavia, alguns comerciantes do Pará foram prejudicados pelo estabelecimento do organismo mercantil, pois antes do monopólio, eles realizavam o comércio de alguns

²³ AZEVEDO, João Lúcio. *Estudos de História Paraense*. Belém: SECULT, 1994, p.99.

²⁴ DIAS, op. cit., vol. 2. p.157

produtos com exclusividade e obtinham lucros altíssimos. Tal benefício fora perdido com a instalação do monopólio, gerando contrariedade entre aqueles que realizavam o comércio na região. Comerciantes de Portugal mandavam navios ao norte da América Portuguesa, carregados com gente africana para ser vendida nos portos de Belém e São Luís, antes do monopólio. Os comerciantes Antonio Alves do Reis, mandava anualmente duas galeras de Cabo Verde ao Maranhão e ao Pará, o negociante chamado de Candêas, mandava três navios.²⁵

Entretanto, a insatisfação dos mesmos foi expressa por meio do comércio ilícito durante todo o período do monopólio, como bem observou José Alves de Souza Júnior,

A desconfiança com que os colonos olhavam a Companhia levava-os a persistirem no comércio ilícito, realizado a revelia da mesma. Para tentar acabar com tal prática, a Coroa Portuguesa determinou, por Carta Régia de 1760, a obrigatoriedade dos lavradores consignarem seus gêneros exportáveis unicamente à Junta da administração da Companhia, o que parece não ter vingado, pois durante todo o período de vigência da mesma, os negociantes continuaram a embarcar seus efetivos por conta e riscos próprios.²⁶

O comércio ilícito durante o monopólio ocorria, igualmente, com cativos trazidos da África. Desciam nos portos da Fazenda “O Pinheiro”, “O Livramento” e na fazenda de Lázaro Fernandes. Com a desculpa de lá parar os navios para alguns reparos, vendia se ilegalmente africanos escravizados, os preços eram mais baixos que os da Companhia e a população comprava rapidamente. Outros produtos, da mesma forma, eram vendidos ilegalmente, por exemplo, o que chamavam de “fazenda das Índias”, tudo em paralelo às

²⁵ Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextinta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Proposição. Ano. 1777, In: Academia de Ciências de Lisboa, Manuscritos, MS 639, fl 24.

²⁶ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.337.

atividades da empresa pombalina.²⁷ O texto demonstra as nuances do tráfico realizado entre portos do Brasil e o de Belém durante a vigência do monopólio comercial.

Da Bahia naveção humas embarcações chamadas sumacas, nas quais embarção os Negociantes daquela Praça de 60 a 80 escravos, e com elles vão ao Pará, e Maranhão, e tanto que cheção a embocadura da barra, os desembarção de noute em huma fazenda chamada O Pinheiro, em outra chamada O Livramento, e em outra de hum Lazaro Fernandes, e em outras varias partes das praias, e logo de noute se transportão em canôas para a cidade. Tambem costumão entrar alguns navios nos ditos Portos vedados, a titulo de aribação para o que positevamente fazem algum rombo que não prejudique, afim de affectarem necessidade de concerto, e descaregarem então a escravatura, nestas conjunturas; posto que os Administradores da Companhia requerem q. asignent termo de reimbarcarem todos os escravos, jamais poderão conseguir, q. não fossem vendidos, pois que tendo-se justos com os moradores, que os Comprão a mais baixo preço do que vende a Companhia; São tantos os requirimentos, e as queixas ao governador, q. este chama os Administradores da Companhia, e increpando lhe a sua falta, e a necessidade dos povos, lhe dá licença para que os vendão, e se em alguma ocazião a não conseguem, sempre fica alguma a titulo de doentes.²⁸

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

²⁷ Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Propozição. Ano. 1777, In: Academia de Ciências de Lisboa, Manuscritos, MS 639, fl. 2.

²⁸ idem, fl. 24-25.

Para Manuel Nunes Dias a empresa monopolista foi um divisor de águas na história da Amazônia Colonial. Quando trata das críticas direcionadas a empresa faz a seguinte defesa:

Fica, portanto, demonstrada a assistência capitalística da Companhia ao sistema defensivo das regiões coloniais. As cifras apuradas provam que a constituição monopolista não foi unicamente uma sociedade meramente comercial. Realizando um objetivo político-militar resguardou, decerto modo, é certo, os seus interesses. Forneceu, no entanto, à Coroa poderosos elementos contra o mercantilismo internacional salteador sequioso pela partilha política e econômica do rico patrimônio ultramarino. É obvio que a Junta da Administração não iria aventurar tamanhas importâncias para a época, se não obedecesse aos imperativos de colaboração com o Estado compatíveis com o programa de fomento ultramarino da realeza.²⁹

Ainda que tenha introduzido um número considerável de escravos e tenha estabelecido a regularidade do tráfico para as capitanias do Grão-Pará e Maranhão, os moradores reclamavam sempre do número insuficiente de escravos introduzidos pela Companhia. Fato que já apontava Vergolino:

Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela Companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho porém da magistratura, aparentemente descontente com a Administração da Companhia.³⁰

As reclamações apontadas pela autora demonstram que, durante o período de funcionamento da empresa monopolista, as queixas vinham de diversas direções, tanto de moradores (agricultores) como da própria administração, evidenciando que a introdução de cativos africanos feita pela Companhia não era em proporções suficientes para atender às necessidades dos moradores do Grão-Pará que clamavam por mais escravos africanos;

²⁹ DIAS, *Ibid.*, p. 52.

³⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.27.

isso porque, afirmam os autores, a pobreza e a escassez eram parte da realidade vivenciada pelos moradores do Grão-Pará.

O próprio governador do Grão-Pará, João Pereira Caldas (1772-1780), em janeiro de 1777, justamente quando a Companhia o monopólio da empresa agonizava, enviava um ofício para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, ressaltando: “e déq muito a junta da mesma Companhia se tem descuidado, fornecendo unicam.te porçoens limitadíssimas, é q aonda aqui se deminoem com os muitos que morrem e dezertão”.³¹ Provavelmente, pela mesma razão, no mês de junho de 1777, poucos meses depois da reclamação contra a Companhia, um novo ofício do governador é enviado novamente ao secretário do ultramar.³² Nessa correspondência, o governador enviava um mapa de escravos entrados nos portos do Grão-Pará juntamente com a relação à colheita do arroz do ano anterior; além disso informava as dificuldades dos moradores do estado devido à falta de escravos.

As distintas opiniões relacionadas às críticas direcionadas à empresa monopolista evidenciam o embate presente na documentação entre os “apologistas”, representados pela junta de administração da empresa monopolista, e os “detratores”, os que não puderam se beneficiar com a ação da empresa. Após vinte anos de existência, o estatuto de 1755 previa a possibilidade de prorrogação, entretanto, quando chegou o momento de considerar esta possibilidade, os “detratores” trataram de demover esta possibilidade junto à Soberana.

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

³¹ Ofício de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 76, doc.6376.

³² Ofício de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e castro. Pará, 18 de junho de 1777. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 77, doc.6407.

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

Logo que ElRey D. José I morrêo, todos aquelles que tinham interesse em que a companhia se extinguisse, representarão vivamente ao novo governo o grande prejuízo que estas companhias causavão ao Estado. Mandou S. M. actualmente reinante examinar a matéria, que foi muito debatida. As primeiras cessoens forão contrarias aos que mostravão maior empenho na sua extinção, e deste numero hera o Sr. Presidente do erário o Excellentíssimo Marquez de Angeja: porém passando mais algum tempo, e entrando este ministro a apossar-se de todo o governo, em razão da influencia de seu eminente posto, vence este maior poder a solidez dos discursos e razoens alegados pelos que insistião na sua conservação, e tinham á sua cabeça o honrado e sábio ministro da marinha o Excellentíssimo Martinho de Melo e Castro. Foram pois extinctas as companhias de Pernambuco, e do Pará e Maranhão.³³

A Soberana atendeu aos anseios dos que estavam insatisfeitos com o exclusivo exercido pela empresa, no início de 1778 foi considerado extinto os privilégios da empresa provenientes de capitais. A morte do D. José I em fevereiro de 1777 e a exoneração do marquês de Pombal no mês seguinte, provocaram mudanças agudas no cenário político neste mesmo ano e, como já foi mencionado, também expirou o prazo de duração do monopólio da empresa pombalina. A “viradeira”, como ficou conhecido o período de governo de D. Maria, ocasionou algumas mudanças na política econômica adotada por Portugal, até então. A rainha atendeu aos anseios dos que estavam insatisfeitos com o exclusivo comercial exercido pela empresa, no início de 1778 foi considerado extinto os privilégios da empresa provenientes de capitais.³⁴

Todavia, quem iria fornecer trabalhadores cativos africanos ao Pará e ao Maranhão se o monopólio tivesse fim? Essa era uma questão crucial que preocupava a Corte. O número de escravizados trazidos ao norte da América Portuguesa diminuiria

³³ GAYOSO, Raimundo Jose de Souza. *Compendio Histórico Político do Maranhão*. Oficina Rougeron. Paris, 1970, pp.177-178.

³⁴ Ver: NOVAIS, Fernando. *A crise do Antigo Sistema Colonial*. In: Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial, 1777-1808. São Paulo, Hucitec, 1979

drasticamente? Esses questionamentos estavam em pauta. De acordo com um longo documento escrito em 1777, provavelmente por um rico e experiente comerciante, a chegada de navios com escravizados continuaria sem maiores dificuldades com o fim do exclusivo comercial. Afirmava o negociante que “o comercio livre fará que se levem a vender naquelles Estados, não só os escravos necessários para a cultura das terras; mas, ainda emtão copiosa abundancia, q. Possão ser supérfluos”.³⁵

O tráfico de escravos se tornou livre no Pará e moradores de Portugal, do Brasil e do Pará tomaram para si a manutenção desse comércio.³⁶ A compra da mercadoria humana no litoral africano, a travessia transatlântica e sua chegada na baía do Guarujá, se intensificaram com o fim do monopólio. Esse crescimento nas médias anuais no período pós-monopólio comercial, foram apontadas por José Maia Bezerra Neto, em análise que reflete sobre o conjunto da escravidão negra no Pará, quando analisa o aspecto numérico no período em questão; baseado no *Slave Voyage* e na bibliografia disponível, afirma que houve aumento nas médias anuais, o tráfico se intensificou.³⁷ O historiador Walter Hawthorne, no livro *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*, buscou compreender as influências da diáspora guineense acerca da experiência das comunidades escravizadas no Maranhão, sobretudo no período que se estende de 1750 a 1830, e, do mesmo modo, apontou crescimento nos números tanto para o Maranhão, quanto para o Grão-Pará.³⁸

Todavia, a Companhia não deixou de realizar suas atividades, seja de cobrança de dívidas, venda de escravizados ou venda de seus imóveis. Como já havia apontado Antonio Carreira, “A título de curiosidade e para demonstrar a importância política, econômica e financeira da empresa, basta dizer que, extinta em 1778, ainda comercializou, com maior ou menor amplitude, até 1788, e a sua liquidação definitiva só se deu 136 anos

³⁵ Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Propozição. Ano. 1777, In: Academia de Ciências de Lisboa, Manuscritos, MS 639, fl 24.

³⁶ Os negociantes responsáveis pelo tráfico, será tratado no capítulo 3

³⁷ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, p.60.

³⁸ HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, pp.40,41-52-53.

depois em 1914”.³⁹ O fim do monopólio não significou que as ações da empresa não reverberassem, por um longo período, nas regiões e atividades em que atuava.

1.2. Os impactos do fim do monopólio no Atlântico: Cabo Verde, Cacheu, Bissau, Angola

No Grão-Pará, após o fim do monopólio, a maneira como os moradores ligados/atendidos, além de pessoas relacionadas à administração local, quando escreviam sobre a empresa, registravam uma perspectiva oscilante. Por vezes, era lembrada como uma empresa que não realizava o tráfico de forma satisfatória (já que os moradores sempre reclamavam por mais escravos); entretanto, à medida que transcorre o tempo e aumentam as necessidades de obtenção de africanos, a Companhia passa então a ser lembrada como uma empresa competente que fornecia escravizados aos moradores, vendendo a eles no fiado.⁴⁰

A empresa estava conectada a distintos territórios do império luso e o fim do exclusivo comercial impactou, de maneira desigual, os espaços e sujeitos ligados à atividade comercial promovida pela empresa. As bases que garantiam a administração dos negócios da mesma estavam instaladas de norte (Cabo Verde, Cacheu e Bissau) ao Sul (Angola e Benguela) do litoral africano,⁴¹ o que possibilitava a operacionalização do comércio entre tais regiões e o norte da América portuguesa, notadamente Maranhão e Pará que recebiam pessoas escravizadas de tais portos.

Os insatisfeitos com a organização mercantil estavam espalhados por diferentes lugares do Atlântico. De Cacheu, António Vaz de Araújo, sargento-mor e comandante da praça, escreveu em junho de 1777, sua insatisfação com a “prepotência dos administradores da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, acusava-os de lesarem a tropa

³⁹ CARREIRA, Antonio. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983. p.45

⁴⁰ SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012, p.45.

⁴¹ 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, p.46

pela forma como faziam os pagamentos”.⁴² Em Bissau, no mesmo mês e ano, através de ofício direcionado ao Conselho Ultramarino, outra vez Antonio Vaz de Araújo, escreveu “solicitando ficarem livres do julgo da Companhia”.⁴³

Nas diferentes partes do Atlântico onde a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão estabelecia relações comerciais, de forma relativamente rápida, ficaram cientes do fim do monopólio. Contudo, as consequências da liberdade de comércio foi sentida de forma distinta em diferentes partes do império português. A Senegâmbia/Alta Guiné⁴⁴ certamente sentiu de forma mais aguda, pois as relações econômicas e administrativas eram mais intensas com a empresa.

Em Angola, o poder de venda de produtos e aquisição de cativos pela Companhia era pequeno, se contrastado com a capacidade que os contratadores do tráfico – que possuíam maior capital e controlavam melhor as redes comerciais organizadas em torno do tráfico –⁴⁵ possuíam; era uma competição desigual. Somado ao fato que durante o monopólio “os direitos de saída a incidir sobre escravos foram sempre mais elevados em Angola do que na Guiné”.⁴⁶ Relação oposta com a Alta Guiné, em Cabo Verde, a empresa era responsável pelo pagamento dos funcionários civis, militares e eclesiásticos.

Em Bissau, a Companhia de Comércio foi responsável pela construção da Fortaleza de Bissau⁴⁷ que foi construída a partir de 1765. A relação da companhia com a Guiné era profunda. A relação entre Guiné e o norte da América Portuguesa foi delineada pela Coroa, desde o século XVII de forma conjunta. Como afirmou Chambouleyron,⁴⁸ tal conexão tinha por objetivo resolver os problemas decorrentes da proibição da escravização e da escravidão indígenas no Estado do Maranhão e, ao que parece, procurar consolidar a presença portuguesa na Guiné.

⁴² OFÍCIO do sargento-mor e comandante da praça de Cacheu, António Vaz de Araújo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro. Bissau, 2 de junho 1777. AHU-Guiné, cx. 11, doc. 30 e 22. AHU_CU_049, Cx. 10, D. 913.

⁴³ OFÍCIO do sargento-mor e comandante da praça de Cacheu, António Vaz de Araújo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], Bissau 4 de junho 1777, AHU-Guiné, cx. 11, doc. 31. AHU_CU_049, Cx. 10, D. 914

⁴⁴ No segundo capítulo será feita uma apresentação espacial sobre a Senegâmbia e Alta Guiné.

⁴⁵ MILLER, Joseph. *A marginal institution on the margin of the Atlantic system: the portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century*. In: *Slavery and rise of the atlantic system*. Ed. Barbara L. Solow, Cambridge, University Press, 1993, p.131.

⁴⁶ CARREIRA, Antonio, op. Cit, 1969, p.65.

⁴⁷ CARREIRA, op. Cit, 1988, vol. 1, p.62.

⁴⁸ CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)*. Revista Brasileira de História, vol.26, n° 52(2006). p.95.

Em 1778, em Cabo Verde, as autoridades ficaram preocupadas em ter fundos para pagar o funcionalismo e, preocupados em diminuir a despesa da fazenda real,⁴⁹ os moradores de Cabo Verde escreveram a rainha e informam que, com o fim do monopólio, estava ocorrendo uma espécie de vácuo administrativo; solicitaram, em 1779, que a Coroa Portuguesa determinasse a forma de administração e governo mais adequada para aquelas ilhas.⁵⁰ O comércio de Cabo Verde ficou desarticulado. Ainda em 1779, duas embarcações da Companhia chegaram com Urzela em Lisboa e ficaram aguardando se poderiam ou não continuar com o tal comércio já exasperado. Por uma definição, o autor relata que

Não se trata, nem de Apologia, nem de reclamações a favor ou contra a companhia do Pará e Maranhão, trata se tão somente de saber, se he mais conveniente, que o comércio daquelas ilhas,- Dominios da costa da África se deixe livre nas mãos de particulares ou se é uma companhia na forma como se praticou com a do Pará; e como o facto são os que melhor podem decidir sobre pontos semelhantes.⁵¹

Em Angola, maior fornecedor de cativos para o Estado do Brasil,⁵² o fim do monopólio foi recebido sem maiores reações entre os implicados no comércio entre Luanda e Belém. Durante o exclusivo comercial, o número de escravizados trazidos de Angola a Belém foi cerca de 6.478⁵³ ou 5.103,⁵⁴ muito superiores aos direcionados ao porto de São Luís, 1.296 ou 986⁵⁵ – o reino de Angola manteve um comércio menos intenso com Maranhão e mais estreito com o Grão-Pará.

⁴⁹ Ofício de Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar. IHGB. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano 1778. DL85, 03, 22.

⁵⁰ Ofício de Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano 1778. DL81, 02.23.01.

⁵¹ Parecer (minuta) de Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e Conquistas Ultramar, sobre a demora do Conselho Ultramarino em apresentar os fatos ocorridos nas ilhas de Cabo Verde e domínios da Costa da África à D. Maria I. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano 1779. IHGB. DL85, 03.13, IHGB.

⁵² LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: Uma História de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.96-98.

⁵³ DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPa, 1970, vol. 1, p.468-469.

⁵⁴ CARREIRA, Antonio. op.cit.1969, p. 91.

⁵⁵ Essa variação entre os números ocorre, pois, no primeiro montante o autor considerou aqueles que saíram do reino de Angola, já o segundo considera os chegados vivos.

Todavia, durante a vigência do monopólio da Companhia, o tráfico de escravizados com Angola, enfrentou sérios problemas ligados à saúde e o número expressivo de mortos durante a travessia do Atlântico. Isso porque os navios sempre vinham superlotados e era comum que os escravos viessem contaminados, o que levava muitos deles à morte. Carreira menciona que o comércio com Angola durante o monopólio foi pouco expressivo.

Por todos estes motivos e ainda devido a grande concorrência verificada em Angola, a partir de certa data (talvez 1766) vemos a escravaria reduzida a escassas 109 cabeças, encaminhadas já para o Rio de Janeiro, a fim de ser vendida para as áreas de mineração, onde as cotações eram bem mais elevadas. Praticamente só depois de um interregno de 9 anos (1775) o tráfico voltou a atingir cifras um pouco mais significativas, e assim mesmo só por quatro anos mais. Operava-se então, na área de Benguela. De certo modo a anormal mortalidade de escravos só em parte teria sido uma das causas do afrouxamento, primeiro, e desaparecimento, depois, da atividade mercantil da Companhia na zona de Angola.⁵⁶

Todavia, Angola não esteve indiferente a Companhia de Comércio ou sua relevância no cenário mais amplo. Em 1779, o governador de Angola, José Gonçalo da Gama, recebeu documento no qual destacava a relevância de manter os navios portugueses como os principais frequentadores de Angola, pois “não se pode ver sem grande dor, que os nossos domínios do Brazil tenham absorvido em si todo o comércio e navegação da Costa da África com total ezcluzão de Portugal”, em continuidade ao argumento de monopolizar o comércio nas possessões lusas no continente africano e a experiência da Companhia como tendo garantido o domínio comercial metropolitano na região, pois

Da Costa africana, restava apenas ao comércio metropolitano os domínios de Bissau e de Cacheu, dos quais se extraíam anualmente cerca de 1000 escravos através da Companhia do Pará e Maranhão, para cujas capitâneas se conduzia a força de trabalho. Mas, até esta exportação, que não pode deixar de ser considerada insignificante, quando comparada com a de Angola, que nunca era inferior a 12000, cessou para os portugueses. Com

⁵⁶ CARREIRA, Antonio, 1969, p.141.

efeito, ao se extinguir a Companhia, foram os mesmo domínios abandonados aos francezes, ingleses e holandeses, que os exploravam de acordo com a s suas conveniências.⁵⁷

O Estado do Brasil manteve relações comerciais mais intensas com o Atlântico Sul, responsável por prover volume expressivo de escravos para o estado do Brasil, notadamente os oriundos da zona Congo-Angola.⁵⁸ Os portos de Pernambuco, Maranhão e Pará recebiam 20% do tráfico de escravos de Angola no fim do século XVIII e começo do XIX.⁵⁹ A ligação entre Grão-Pará e África ocorreu em dois mundos comerciais: o Atlântico Norte e o Sul. Tendo fim o monopólio, as relações comerciais se ampliaram com o Atlântico Sul e Angola expandiu o número de pessoas escravizadas que foram obrigadas a migrar para Santa Maria de Belém do Grão-Pará.⁶⁰

O governador de Angola, Antonio de Lancaster, fez circular notícia em 31 de Outubro de 1778: “Para que senão embarquem os negociantes, que quizerem mandar quaes quer generoz, ou fazenda aos Estados do Pará e Maranhão, visto a ter se acabado o tempo, que se concedeo a Companhia dos mesmos Estados para negociar nelles exclusivamente”.⁶¹ Com o fim do monopólio, o comércio de cativos entre o Pará e o reino de Angola cresceu significativamente.

1.3 O fim do monopólio: Do Grão-Pará ao Mato Grosso

Os administradores, do mesmo modo, se posicionaram diante dos efeitos provocados pela ação da empresa e pelo fim do privilégio comercial. O governador do

⁵⁷ COUTO, Carlos. *Os capitães mores de Angola no século XVIII*. Subsídios para o estudo de sua atuação. Luanda: Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972, p. 188.

⁵⁸ Vários estudos analisam esta, entre eles: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; estuda a rota Rio de Janeiro e Angola: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

⁵⁹ CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969, p.268.

⁶⁰ Cf SILVA, Marley, 2008, p.98; BEZERRA NETO, José Maia, 2012, p.98.

⁶¹ CARTA do governador de Angola Antonio de Lancaster. Angola, 31 de Outubro de 1778, AHU-ANGOLA, cx.61, doc 95.

Pará, João Pereira Caldas, evidenciava em ofício de 1777 enviado a Martinho de Melo e Castro, o secretário de Marinha e Ultramar, os empecilhos vivenciados, como a “eterna” carência de mão de obra, prejudiciais para os colonos. Conviviam, aqueles moradores, com a “ineficiência” da empresa monopolista, em fornecer mão de obra africana em porções suficientes: “e déq muito a junta da mesma Companhia se tem descuidado, fornecendo uncam.te porçoens limitadíssimas, é q ainda aqui se deminoem com os muitos que morrem e dezertão”.⁶²

Em julho do mesmo ano, o governador informou o secretário do ultramar da colheita do arroz que foi embarcado “a vulta de mais de quarenta e seis mil arrobas. Uma quantia por certo, não muito insignificante”. Ressalta o administrador luso que esta quantia podia inclusive “muito mais avultar”, pois mesmo sendo o governador “um oficial de honra, préstimo e actividade” e que “muito tem contribuído para todo este esforço daquelles poucos, e pobres lavradores; mas muito trabalhadores; e por isso bem dignos de serem ajudados”

O governador sugeria que a necessidade de trabalhadores se ampliava – muitos escravizados africanos morriam e desertavam. Além disso, a empresa monopolista fornecia “porções limitadíssimas”, demonstrando com isso a insatisfação que a atuação da empresa teria causado. No entanto, no ano seguinte, em 1778, o governador lembra ao secretário do ultramar,

Força de braços, he porem, oque se precisa, para o adiantamento das lavouras, como repetidas vezes a v.Exc. eu tenho representado, e agora com o motivo da referida extinção da Companhia, torno a lembrar a V.exc. para se continuar a indispensável introdução da escravatura; pelo menos que Sua Magestade houver por bem de ditriminar; pois se faltarem os operários, bem pode V.Exc. julgar o pouco adiantamento, que o estado hirá fazendo.⁶³

⁶² OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 22 de janeiro de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 76, D.6376.

⁶³ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D.6623.

O mesmo governador, em 11 de Agosto de 1779,⁶⁴ escreveu outra vez a Melo e Castro e queixou-se afirmando que havia aparecido uma única embarcação com escravatura e que as promessas de cativos africanos por preço baixo eram “artificiosas”; declarava, aliás, que a concorrência nos portos da África com franceses e ingleses havia feito subir o preço dos escravos.

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

Torno a lembrar V.Exc. para se continuar a indispensável introdução de escravatura; pelos meios que S. Mag. Houver por bem detriminar; pois se faltarem operários bem pode V Exc. julgar o pouco adiantamento, que o Estado hirá fazendo, sendo os índios tão poucos nas povoaçõens, para com eles se suprir aos moradores; e havendo para novos se decerem do matto e por sua vontade própria, huma grandíssima dificuldade.⁶⁵

O governador, pressionado pelos moradores, pressionava por sua vez a metrópole, para conseguir cativos africanos por preços subsidiados, o que foi conseguido por meio de uma política de fomento da Coroa. Parece um tanto contraditório, se em 1777, portanto dois anos antes do documento, o governador queixava-se do fato de a Companhia ter se “descuidado” do fornecimento de escravos africanos; em 1779 já assumia outra postura e defendia claramente a Companhia de Comércio, utilizando os argumentos que os apologistas citavam em defesa da Companhia, de que ela foi benfazeja a região, já que

⁶⁴ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de agosto de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx 83, D. 6824.

⁶⁵ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D. 6623.

teria enriquecido seus habitantes e contribuído, através de sua ação colonizadora, para o fortalecimento do poder real na região.⁶⁶

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

Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela Companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho porém da magistratura, aparentemente descontente com a Administração da Companhia.⁶⁷

Ocorreu que este administrador que “aparece como um dos mais ativos agentes da colonização nas conquistas do Norte”,⁶⁸ estava sendo pressionado por parte da população. Em novembro de 1777, as reclamações persistiam. João Pereira Caldas em correspondência com a metrópole, mencionava que o senado da câmara da Vila de Vigia pedia por meio de carta que os seus moradores fossem contemplados com escravos e declarava que era para favorecer lavradores como os de Vigia que o governante remetia representações contínuas à Junta da Companhia de Comércio.⁶⁹

Na queixa feita pelo Senado da Câmara de Macapá também foi mencionada a ação da Companhia e a empresa foi lembrada de forma positiva, por ter fornecido escravos fiados para os moradores.⁷⁰ Com o decorrer dos anos, a empresa era lembrada como tendo tido ação benéfica, o mesmo governador que anos antes reclamava da ação da dita empresa, teceu elogios em outra correspondência enviada à rainha em 1780, dizia Pereira Caldas:

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 27.

⁶⁸ SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *Uma vida dedicada ao Real Serviço: João Pereira Caldas, dos sertões do Rio Negro à nomeação para o Conselho Ultramarino (1753-1790)*. Varia hist., Belo Horizonte, v. 26, n. 44, Dec. 2010. Available from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-87752010000200009&lng=en&nrm=iso Access on 11 Nov. 2011. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752010000200009>

⁶⁹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 180.

⁷⁰ CARTA dos oficiais da Câmara da Vila São José do Macapá. Pará, 13 de agosto de 1779, AHU, Pará (Avulsos), Cx. 105, D. 8277.

[...] eu reconheço, e sempre confessarei, que este progresso não se poderia, na verdade experimentar sem os oportunos meios que a Companhia do Comércio forneceu, e que ainda pela praça não vejo quaes sejam os que se lhe substituem; pois verá V.Magestade na sobredita parte da entrada das embarcações, qual foi insignificante o numero com que se socorreu estes moradores, e elles sem esse fornecimento, não se lhes fiando, e não lhes vendendo a preços commodos, não poderam avançar-se aos maiores progressos, para que este Estado, sem dúvida, ofereceu as mais próprias, e admiráveis vantagens.⁷¹

É possível que com o decorrer dos anos e já no seu último ano de governo no Pará (1780), o administrador luso expresse sua opinião de forma mais nítida, pois, de acordo com Fabiano Vilaça dos Santos, João Pereira Caldas era “um dos governadores pombalinos”.⁷² Um claro sinal de que o nobre administrador português não era favorável ao fim do monopólio exercido pela empresa, uma vez que ele mesmo era acionista da mesma.⁷³

Na história do tráfico de gente africana no Pará, o período de atuação da Companhia de Comércio tornou-se um marco. As análises geralmente se dividem entre o início e o fim do monopólio. Todavia, se o fim do monopólio é determinado, o de suas atividades não é tão preciso. Considerando que, após o monopólio, a empresa atuou seja com a expertise adquirida por sua administração e acionistas, cobrando dívidas, vendendo seus prédios, bens, seja mesmo vendendo escravizados que pertenciam a empresa, como no caso já mencionado de Bárbara e sua família.

Com o decorrer dos anos, o que se percebe é que a imagem positivada da empresa é aquela que se sobressai. No ano de 1796, o administrador da capitania de Mato Grosso escreveu ao governador do Grão-Pará, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho (irmão de D. Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de estado da Marinha e Ultramar) e insta pelo “restabelecimento do comércio, entre as mesmas capitanias, amortecido e quase todo extinto, depois da extinção da Companhia dessa com tão grave prejuízo de ambas”.⁷⁴ Alguns acionistas da empresa pertenciam a Mato Grosso.⁷⁵ A organização necessária para

⁷¹ CARTA de João Pereira Caldas para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. AHU, Pará (Avulsos) Cx 84, D.6917.

⁷² Cf. SANTOS, 2010.

⁷³ DIAS, 1970, v.1, p.232.

⁷⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p. 160.

⁷⁵ DIAS, *op. cit.*, pp.230-234.

realizar as transações comerciais no rio Madeira pode ser observado no trabalho de Nathália Rodrigues que trata de alguns aspectos de como operava a empresa Pombalina na capitania de Mato Grosso.⁷⁶

O governador de Mato Grosso, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, escreveu ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro informando que desde 1772 “se não remetiam nenhum socorro sobre conta da Provedoria do Grão-Pará, e que todas as despesas com a Companhia de Comércio do Grão-Pará têm sido pagas pela capitania de Mato Grosso”.⁷⁷

Com o fim do privilégio da empresa pombalina, as cobranças das dívidas que os moradores haviam contraído, foram logo efetivadas. Em 1779, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, governador de Mato Grosso, escreveu ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, e dá notícia das cobranças que se fizeram no Real Cofre, pertencentes aos primeiros seis meses de pagamento dos devedores da Companhia do Grão-Pará.⁷⁸

A Companhia, mesmo depois de 1778, continuou financiando o comércio e fornecendo produtos e trabalhadores escravizados para o Mato Grosso; fazia isso, enviando mercadorias a prazo aos negociantes que realizavam comércio entre o Pará, Vila Bela e Cuiabá. É possível flagrar esse tipo de atividade em 1781, quando os homens de negócio de Mato Grosso contraíram dívidas com a empresa pombalina para pagar com dezoito meses.⁷⁹ No Pará, a empresa trouxe cativos até 1785,⁸⁰ então só pôde fornecer cativos para o interior do Estado do Brasil até esta data. O ápice do comércio entre Pará

⁷⁶ RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. *A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*. In: ANZAI, Leny Caselli e MARTINS, Maria Cristina Bohn (orgs.) *Histórias coloniais em áreas de fronteiras: índios, jesuítas e colonos*. São Leopoldo, RS: Oikos; Unisinos; Cuiabá, MT: EdUFMT, 2008.

⁷⁷ OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro. 1778. AHU-MATO GROSSO, cx. 18, doc. 42 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1220.

⁷⁸ OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro em que dá notícia das cobranças que se fizeram no Real Cofre, pertencentes aos primeiros seis meses de pagamento dos devedores da extinta Companhia do Grão Pará. 1779 AHU-MATO GROSSO, cx. 19, doc. 23 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1240.

⁷⁹ DAVISON, David Michel. *River & Empire. The Madeira route and the incorporation of the railian far West, 1737-1808*. Tese de Doutorado, Yale University, 1970. p.319

⁸⁰ SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012. p. 106

e Mato Grosso teria sido em 1788 – após esse período houve paulatino decréscimo nas trocas comerciais.⁸¹

O historiador Antonio Carreira faz ressalvas sobre algumas afirmativas de Manuel Nunes relativas ao fim do monopólio da Companhia. De acordo com Carreira, “Quem lê Nunes Dias pode pensar que a actividade da Companhia terminou, de facto, em 1777 e com ela o transporte de escravos para o Brasil”.⁸² De fato, as atividades da empresa não foram encerradas após o comércio ter sido facultado por meio de decreto a todos os comerciantes do reino, do Pará ao Maranhão.

1.4 Trabalhadores indígenas ou africanos?

Eram trabalhadores em Cameté nos idos de 1790, João Mina, Manoel Benguela, Antonio “Tecelão”, Geralda, Dorotéia, Rita, Rosa – todos estes eram trabalhadores africanos escravizados. Esses homens e mulheres pertenciam a diversas faixas etárias. Eram “velhos”, “moços” e algumas crianças, que somados contabilizavam cerca de quarenta e duas pessoas. Quem trabalhava ao lado destes cativos vindos da África, na mesma propriedade, eram os indígenas (estes em menor número), Caetano, João Batista, Thomé, Joaquina, Maria Antonia, que realizavam atividades produtivas diversas na propriedade de uma poderosa família na região.

O dono da propriedade era o mestre de campo João de Moraes Betancourt. A rica família Betancourt era dona de muitas propriedades em Cameté. Dentre as extensas terras que dispunha, estava incluso o sítio Carapajó Morgado, local que abrigava um engenho real, denominado “Engenho do Carmelo”. Os escravizados empregados neste engenho, ocupavam-se em atividades diversas, como “nos cacaoes e como estes são perto de trezentos mil”, exigia a maior parte da força de trabalho disponível na propriedade. O restante dos trabalhadores era destinado para “olaria, curtume, roças para farinha, alguns arrozaes, facturas de canoas grandes, e mais miudezas de lavouras”.⁸³ O engenho demandava número maior de trabalhadores, como informou seu dono ao senado da câmara em 1790, pois se encontrava “na última decadência”.⁸⁴

⁸¹ DAVISON, 1970, p. 157-204

⁸² CARREIRA, 1969, p.48.

⁸³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 141.

⁸⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 141

Foi do “Engenho do Carmelo” que fugiu a índia Josefa Martinha e sua família. Ela havia sido cedida a Hilário de Moraes Betancourt. Josefa era casada com João e possuíam filhos. Para infelicidade de Josefa, seu marido faleceu. Ela ficou com os filhos e desejou que um deles fosse aprendiz de carpinteiro; vontade não compartilhada pelo dono do engenho. No entanto, ela não desistiu de seu intento e buscou ajuda junto ao governador, infelizmente não obteve êxito. Decidiu escrever a rainha, solicitava o gozo de sua liberdade, desobrigando-se a trabalhar para Hilário. Em sua petição, solicitava que lhe passasse provisão para servir onde melhor lhe conviesse, como consta na Lei de Liberdade dos Índios.⁸⁵

A legislação, a qual se referia Josefa Martinha, era a Lei de Liberdade dos Índios, promulgada em seis de junho de 1755 – com ela as populações indígenas não podiam ser escravizadas. No caso de Josefa e, certamente, de muitos outros indígenas, aparentemente havia um descompasso entre o estipulado na legislação e a experiência cotidiana, pois Josefa era perseguida décadas depois da promulgação da lei de Liberdade pelas “tropas de escravos” de Hilário Bettencourt. Josefa era livre, mas estava sendo tratada como se fosse escrava. Todavia, a legislação elaborada para os povos indígenas naquele momento, era um elemento que impunha limites no acesso aos “braços indígenas” disponíveis ao trabalho.

A Lei de Liberdade dos Índios foi acompanhada de outra: o Diretório dos Índios. A disputa por território com outras potências europeias tornava a população indígena uma aliada fundamental. O Tratado de Madri (1750) buscava estabelecer os limites entre as possessões espanholas e portuguesas ao sul da América, estabelecia os limites de cada território conquistado pelo direito de posse; os súditos precisavam ocupar o território, para garanti-lo. Nesse contexto, as populações indígenas eram fundamentais, pois estavam espalhadas pelo Vale Amazônico. Transformar indígenas em vassalos de Portugal garantiu territórios ao norte da América Portuguesa, ademais, as pessoas de diversas nações indígenas continuavam sendo fundamentais para o trabalho.

O historiador Mauro Coelho, define o Diretório como “um conjunto de dispositivos que pretendiam regular a liberdade dos índios pela lei de seis de julho de

⁸⁵ REQUERIMENTO da índia Josefa Martinha, natural da cidade do Pará e viúva do índio João de Jesus, para a rainha [D. Maria I], AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6716.

1755”.⁸⁶ Este dispositivo legal, de acordo com o mesmo historiador, nasceu na Colônia, no governo de Mendonça Furtado, como solução para o problema enfrentado com a disputa/demarcação do território entre Portugal e Espanha, durante a assinatura do Tratado de Madri (1750). As populações originárias foram transformadas em vassalos através do Diretório. Nádia Farage indica que essas populações, espalhadas pelo extenso território, alargavam as fronteiras lusas e possibilitaram, com isso, o efetivo direito das terras portuguesas aos lusitanos.⁸⁷

O Diretório dos Índios pode ser entendido como processo civilizador que tentou integrá-los ao mundo do trabalho colonial, na medida em que buscou discipliná-los na perspectiva portuguesa de tempo e de trabalho para torná-los produtores eficientes para a metrópole.⁸⁸ Os indígenas, mesmos os livres com a lei de 1755, eram tutelados pelo Estado representado na figura dos Diretores.

O Diretório dos Índios estava organizado em noventa e cinco artigos, e foi efetivado a partir de 1758. Tais dispositivos pretendiam regular a liberdade dos indígenas, numa perspectiva assimilacionista, o Diretório buscava a integração da população indígena, transformando os povos nativos em súditos de D. José. Nessa perspectiva, precisavam agir e falar como lusos. A língua portuguesa foi tornada obrigatória entre as populações indígenas, o casamento entre indígenas e brancos foi estimulado, houve a disseminação do trabalho agrícola. Os aldeamentos organizados pelos missionários deram lugar a vilas e lugares onde a figura que representava diretamente a Coroa era o diretor.

Ele também era o responsável por recrutar os trabalhadores indígenas de cada vila ou lugar e enviar para os moradores. De cada vila, metade dos indígenas podiam ser enviados como força de trabalho aos colonos. Esses trabalhadores nativos deviam receber por seus serviços. O Diretório transformou o indígena em vassalo do rei; tornando-se um instrumento de controle da força de trabalho indígena.

A efetivação do Diretório não impediu que houvesse uma intensa exploração dos indígenas e tal exploração resultou em rápido e intenso esvaziamento das povoações, especialmente através das fugas; alguns trabalhos os levavam à morte. A pressão sobre a

⁸⁶ COELHO, Mauro Cezar. *O Diretório dos Índios e as Chefias Indígenas: uma inflexão*. Campos (UFPR), Curitiba, v. 7, n.1, p. 117-134, 2006.p.117

⁸⁷ FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

⁸⁸ Idem.

mão de obra indígena foi tamanha que chegaram a trabalhar forçados nas lavouras e nos serviços reais.⁸⁹ Tal temática já suscitou muitos trabalhos.⁹⁰ O Diretório durou cerca de quarenta anos e foi substituído pela Carta de 1798.

A Carta Régia, sugerida pelo governador do Grão-Pará, Francisco de Souza Coutinho, pôs fim a vigência do Diretório. Ao abolir a legislação anterior, a Carta de 1798 reforçou a liberdade concedida aos indígenas já inseridos na sociedade colonial, estendendo a liberdade aos grupos ameríndios que estavam no interior da floresta, nos núcleos coloniais.⁹¹ De acordo com Patrícia Sampaio, a liberdade dessas populações extinguiu a tutela – a figura do diretor foi suprimida. A Carta permitia que os colonos fossem diretamente às vilas e povoações para contratar diretamente trabalhadores mediante pagamento.⁹²

As populações e os povos indígenas não eram marionetes, presentes nas aldeias, sertões, vilas, cidades; agiam e reagiam de formas distintas às políticas elaboradas e destinadas aos mesmos. Como salientou, porém, Maria Celestino de Almeida,⁹³ em todas as legislações elaboradas e destinadas aos povos indígenas até o século XIX, existe um traço comum: o desejo de transformar a população indígenas em cidadãos e trabalhadores eficientes. Ainda de acordo com Maria Celestino, embora a carta de 1798 tenha extinguido o Diretório, a ausência de uma política indigenista de caráter geral, só se efetivou em 1845 com o Regulamento das Missões. No extenso território que hoje chamamos Pará, recorrer à força de trabalho indígena sempre foi uma constante.

⁸⁹ Id., *Ibid.*, p.32.

⁹⁰ Entre os diversos trabalhos apontamos alguns: ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O Diretório dos Índios: um projeto de “civilização” no Brasil do século XVIII*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1997; ALMEIDA, Maria Celestino de. *Os Vassallos Del’ Rey nos confins da Amazônia: a Colonização da Amazônia Ocidental, 1750-1798*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense-Niterói; SOUZA JUNIOR, José Alves. *O Projeto Pombalino na Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão*. In: ALVES, Armando, et al. *Pontos de História*. Vol. 1. Belém: Pakatatu, 2001; COELHO, Mauro Cesar. *Do Sertão Para o Mar – Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. Tese, São Paulo, 2005; SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009.

⁹¹ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa*. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (Orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.130.

⁹² SAMPAIO, Patrícia Melo. *Índios e Brancos na Amazônia Portuguesa: políticas e identidades no século XVIII*. In: *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*, Belém, ed. Açai, 2010, p.110-111

⁹³ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Os índios na História do Brasil no século XIX: da invisibilidade ao protagonismo*. Revista História Hoje, vol. 1, n° 2, 2012, pp.21-39.

Não obstante, remetendo-se ao século XVII, o historiador Rafael Chambouleyron, destaca que a mão de obra africana é pensada, pelos colonos, como solução para o desenvolvimento do Estado, mas, que isso não significava que os mesmos desejassem se abster de mão de obra indígena ou que a mesma não fosse deveras relevante; Chambouleyron evidencia que “escravos africanos e trabalhadores indígenas não eram pensados de forma incompatível”.⁹⁴ Tal perspectiva aponta para outra mais ampla, a qual Maia Bezerra Neto salientou:

[...] é preciso também perceber as especificidades do mundo colonial português existente na região amazônica, por si mesmo distante, distinto e diferenciado do restante da América Portuguesa, seja o Nordeste ou o Centro-Sul.⁹⁵

A população negra e cativa do Estado do Pará e Rio Negro entre 1778 e 1821 seguiu sempre em crescimento. A historiadora Eliane Melo,⁹⁶ ao analisar os mapas de contagem populacional, demonstrou esse aumento e ressaltou que tal contingente populacional tinha duas características: masculina e adulta. O crescimento da população cativa africana e seu uso como força de trabalho, não significou que as populações indígenas fossem “dispensadas” como trabalhadores, ao contrário, trabalhavam lado a lado, como se viu no caso do “Engenho do Carmelo”. Da mesma forma, não considero a leitura de que os trabalhadores africanos eram pensados como “mão de obra alternativa”⁹⁷ pelas legislações indígenas que, de algum modo, “escasseavam” a oferta de trabalhadores nativos.

Para autoridades e colonos, os trabalhadores indígenas eram indispensáveis. Na perspectiva de José Alves de Souza Junior, os trabalhadores africanos eram preteridos em função do valor que seus compradores precisavam despende:

Em vários momentos da colonização da Amazônia foram feitas tentativas de facilitar o acesso dos colonos a escravos africanos por preços subsidiados que esbarraram na resistência dos mesmos sob a

⁹⁴ CHAMBOULEYRON, Rafael. *Suspiros por um escravo de Angola. Discursos sobre a mão-de-obra africana na Amazônia seiscentista*. Belém: *Humânitas*, vol.20, n° 1/2 (2004), pp. 105-106.

⁹⁵ *Idem*, p. 17.

⁹⁶ MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão Pará e Maranhão, 1774– 1821*. *Anais de História de Além-Mar XVI* (2015): 227–253. ISSN 0874-9671, p.236

⁹⁷ DOMINGUES, Ângela. *Quando os índios eram vassalos. A Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do Século XVIII*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2000, p.50-62

alegação de que sua pobreza não lhe permitia tal luxo. Mas, a verdade é que tal resistência decorria do fato dos referidos colonos considerarem um desperdício de dinheiro a compra de escravos africanos, quando tinham a disposição milhares de trabalhadores índios na própria região. O problema era a dificuldade que encontravam para disponibilizá-los.⁹⁸

Os colonos desejavam, na verdade, trabalhadores numerosos, disponíveis e baratos, não importa se eram ameríndios ou africanos. Afinal, o desenvolvimento econômico exigia uma enorme força produtiva. A necessidade de trabalhadores era um problema endêmico na Amazônia Colonial, como já afirmou Dauril Alden.⁹⁹ Contudo, dispor de um extenso contingente de braços disponíveis para o trabalho, foi uma necessidade que atravessou o período colonial e se estendeu até o período da economia gomífera no Pará. O uso de trabalhadores indígenas foi largamente utilizado na região até a primeira metade do século XVIII e constituiu a maioria dos trabalhadores (cativos ou livres) empregados nas atividades de coleta de drogas do sertão, na caça, na construção de prédios públicos, na agricultura, como remadores; eram tão fundamentais para o Grão-Pará que Nádia Farage chega a registrar que a disputa pelo acesso e controle da mão de obra indígena é o fio que tece a história política, notadamente durante o século XVIII.¹⁰⁰

Para analisar/explicar a organização da força de trabalho no Pará entre 1838 a 1859, a pesquisadora Claudia Fuller¹⁰¹ destaca que:

A preocupação com a organização da força de trabalho na Amazônia, apesar da introdução de escravos africanos na região, não deixou de lado a população de ascendência indígena ou mestiça como candidata a se inserir, mesmo que à força, nos quadros da produção passível de se voltar para o mercado.¹⁰²

No pós Cabanagem, a organização da mão de obra ocorreu por meio dos Corpos de Trabalhadores. Tais corpos eram “instrumento de coerção ao trabalho de índios,

⁹⁸ SOUZA JUNIOR, 2009, p.67.

⁹⁹ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974, p. 42.

¹⁰⁰ FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; ANPOCS, 1991, p. 26.

¹⁰¹ FULLER, Claudia Maria. *Os Corpos de Trabalhadores e a organização do trabalho livre na província do Pará (1838-1859)*. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 3, n. 6, p. 52-66, ago. 2012.

¹⁰² Idem, *ibid*, p.52

mestiços e pretos não escravos e sem propriedades ou ocupações reconhecidas como constantes”.¹⁰³ Foi instituído no contexto de repressão ao movimento cabano como instrumento para evitar que “vagabundos e ociosos” estivessem espalhados pela província. Esses instrumentos legais não deram conta de responder à demanda de trabalhadores, pois a migração forçada de cativos vindos da África não cessou até 1841.

O tráfico transatlântico de pessoas, que moldou a economia e a sociedade atlântica, era um negócio rentável que delineou diversas rotas no império português. Aliás, cabe lembrar que até 1850, comerciantes portugueses e brasileiros foram os maiores comerciantes de almas no Atlântico.¹⁰⁴ O Pará estava ligado a uma extensa rede transatlântica de comércio de escravizados até as quatro primeiras décadas do século XIX. Um comércio que resistiu às leis anti tráfico e que continuou, um ano após a Cabanagem, período que o Pará está dilacerado, com um expressivo número de mortos e com a economia desorganizada.¹⁰⁵

¹⁰³ Idem, p.52

¹⁰⁴ ELTIS apud Silva, Daniel Domingues. *Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico*. In: África: Brasileiros e Portugueses séculos XVI- XIX. Rio de Janeiro, Mauad, 2013, pp.52-53

¹⁰⁵ Sobre Cabanagem: Cf. LIMA, Leandro Mahalem. *Rios Vermelhos: Perspectivas e posições de sujeito em torno da noção de cabano na Amazônia em meados de 1835*. São Paulo: USP 2008. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo, 2008. PANTOJA, Ana Renata. *Terra de Revolta: Campesinato, Experiências Sócio-culturais e Memórias Cabanas entre a voz e a letra*. Tese de Doutorado em Pós-Graduação em Ciências Sociais - UFPA, 2010. PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Nos Subterrâneos da Revolta: Trajetórias, Lutas e Tensões na Cabanagem*. São Paulo, 1998. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1998. RAIOL, Domingos Antônio. *Motins Políticos* – 1º volume. Universidade Federal do Pará – Coleção Amazônica, série José Veríssimo, Belém/PA, 1970. RICCI, Magda. *Diário de um colono português no Grão-Pará: a trajetória do porta-bandeira Francisco José Rodrigues Barata (1799-1824)*. In ARRUDA, José Jobson e outros (org.). *De colonos a imigrantes: I(e)migração portuguesa para o Brasil*. SP: Alameda, 2013, pp. 289-309. _____. *A Cabanagem, a terra, os rios e os homens na Amazônia: o outro lado de uma revolução (1835-1840)*, In: MOTTA, Márcia Maria Menendes e ZARTH, Paulo (Orgs). *Formas de resistência camponesa: visibilidade e diversidade de conflitos ao longo da história*, vol. 1: Concepções de Justiça e resistência nos Brasis. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Agrário, NEAD, 2008, p.153-170. _____. *Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840*. Revista Tempo, 2006. <http://www.scielo.br/pdf/tem/v11n22/v11n22a02.pdf> acesso em 10/11/2010. _____. *Um morto, muitas mortes: a imolação de Lobo de Souza e as narrativas da eclosão cabana*. In: NEVES, Fernando Arthur de Freitas & LIMA, Maria Roseane Pinto (org.). *Faces da história da Amazônia*. Belém: Paka-Tatu, 2006, 519-544. _____. *O fim do Grão-Pará e o Nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: DEL PRIORE, Mary, e GOMES, Flávio. *Os senhores dos rios*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. _____. *Do sentido aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos*. In: Anais do Arquivo Público do Pará, Belém, Secretaria de Cultura / Arquivo Público do Estado do Pará, v. 4, T. 1, 2001. SALLES, Vicente. *Marxismo, socialismo e os militantes excluídos. Capítulos da História do Pará*. Belém: Paka-Tatu, 2001. _____. *Memorial da Cabanagem: esboço do pensamento político-revolucionário no GrãoPará*. Belém: CEJUP, 1992.

Nessa perspectiva, o crescimento do tráfico a partir da segunda metade do século XVIII não ocorreu exclusivamente, porque a legislação dificultou o acesso aos trabalhadores indígenas – aliás, até a economia gomífera utilizou estes trabalhadores nos seringais.¹⁰⁶ O crescimento do tráfico de escravizados africanos não ocorreu simplesmente porque os cativos africanos eram “alternativa” aos braços nativos. No Pará, seria difícil apontar a transição do trabalho indígena para o trabalho africano ou mesmo verificar se houve tal transição. Sobre a transição do trabalho indígena para o africano, Stuart Schwartz destaca:

Todas as áreas do Brasil colonial fizeram uma transição da escravidão indígena para africana, mas, a cronologia variou muito entre as regiões, dependendo do potencial econômico de cada uma delas e de uma série de circunstâncias locais, como a natureza do trabalho exigido, condições epidemiológicas, o poder das instituições do Estado e da igreja, o grau de envolvimento de cada região no sistema mercantil atlântico. Deve-se ainda levar em conta que, visto que todos os sistemas escravistas nas Américas também fizeram tal transição, a mudança para a escravidão africana no Brasil, não pode ser explicada apenas por forças ou restrições locais e deve ser vista como parte de um processo mais geral de africanização da mão de obra nas Américas¹⁰⁷

É certo que, até a primeira metade do século XVIII, os indígenas formavam a maior parte da população e, por conseguinte, dos trabalhadores no Grão-Pará. Na segunda metade do século XVIII, o número de seres humanos oriundos da África aumenta progressivamente na região, notadamente entre 1778.¹⁰⁸

No Pará não podemos afirmar que houve uma troca de trabalhadores indígenas, por trabalhadores africanos, pois, diversas vezes, estiveram lado a lado, seja no trabalho ou mesmo nos mocambos;¹⁰⁹ a propósito, esta foi uma das singularidades da experiência do trabalho na região. A população originária bem como a população africana escravizada, não devem ser pensadas de forma dissociada no contexto da capitania/província do Pará. Além disso, pensar o tráfico transatlântico de escravizados africanos não deveria limitar e/ou excluir as análises quanto a participação das populações

¹⁰⁶ SAMPAIO, Patrícia de Melo. *A economia da Borracha na Amazônia*, Belém; editora Estudos Amazônicos, 2001.

¹⁰⁷ SCHWARTZ, Stuart. *Escravidão Indígena e início da escravidão africana* In; SCHWARCZ, Lília; GOMES, Flávio (orgs.) *Dicionário da Escravidão e Liberdade*, São Paulo:Companhia da Letras, 2018, p. 227.

¹⁰⁸ MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão Pará e Maranhão, 1774–1821*. *Anais de História de Além-Mar* XVI (2015): 227–253. ISSN 0874-9671, p.236.

¹⁰⁹ SALLES, p. 237.

indígenas. Essa é uma perspectiva defendida por Paul Cohen.¹¹⁰ O autor argumenta que é precisamente porque a história atlântica foi construída a partir de categorias fundamentalmente eurocêntricas, que tem concedido pouco espaço para os ameríndios.

As análises sobre tráfico de africanos, têm ensejado perspectivas de uma história atlântica que busca elaborar uma história inclusiva do Atlântico e de seus habitantes. O trabalho do historiador Felipe de Alencastro¹¹¹ explica como teria ocorrido a formação do Brasil no Atlântico Sul, na medida em que o Brasil teria dependido dos escravos de Angola para sua formação – questão basilar para uma concepção de história atlântica. Todavia, quando trata das populações indígenas o autor faz a seguinte afirmação:

Mesmo não sendo impossível, a acumulação proporcionada pelo trato dos escravos índios se mostrava incompatível como sistema colonial. Esbarrava na esfera mais dinâmica do capital mercantil (investido no negócio negreiro), na rede fiscal da Coroa (acoplada ao tráfico atlântico africano), na política imperial metropolitana (fundamentada na exploração complementar da América e da África portuguesa) e no aparelho ideológico de Estado (que privilegiava a evangelização dos índios).¹¹²

O contexto Atlântico e interno, segundo o autor, não teria permitido o tráfico de indígenas no Brasil. Entretanto, toda leitura sobre o tráfico de escravizados africanos para a América, que exclua as análises que tratam das populações ameríndias, é limitada. Esse é um fato que deve ser considerado especialmente no Grão-Pará, pois, como atividade comercial, o tráfico foi diferente nesta região e não houve “substituição” do trabalho indígena pelo africano – vale ressaltar que os trabalhadores indígenas eram largamente utilizados, tanto no século XVIII quanto na primeira metade do século XIX.

Nesse sentido, o comércio de escravos não era a maneira exclusiva de prover trabalhadores na região; as perspectivas historiográficas que sugerem que no Pará o tráfico foi “menor” ou menos significativo que em outras partes do Brasil, não percebem que essa atividade comercial ocorria mesmo com a presença e utilização massiva das populações indígenas. É preciso notar, que o tráfico de cativos oriundos da África, tornou-

¹¹⁰ COHEN, Paul. *Was there an Amerindian Atlantic? Reflections on the limits of a historiographical concept*, History of European Idea 34 (2008), p.388-410.

¹¹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe. *Índios os escravos da Terra*. In. O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no atlântico sul, São Paulo: Cia das Letras, 2000.

¹¹² Idem, p.126-127.

se bem rentável para os traficantes, no período estudado aqui, pois houveram diversos mecanismos para isentar de impostos esta atividade comercial, o que tornou um negócio mais atraente e rentável após o monopólio.

1.5. Agricultura e trabalhadores cativos africanos.

As décadas finais do século XVIII até a primeira metade do século XIX correspondem, para o Estado do Brasil, foi um momento de ampliação do comércio de africanos e africanas. Segundo David Eltis,¹¹³ até 1830, a chegada de pessoas cativas no Brasil esteve sempre em escala crescente. O porto de Belém acompanhou a tendência de crescimento que ocorria no Brasil. O crescimento do tráfico em direção ao Pará, especialmente nas décadas finais do século XVIII, explica-se pela conexão de fatores internos (como o crescimento da agricultura e as epidemias) e externos (crescimento do tráfico em Angola e isenção de impostos dessa atividade no Pará).

Entre os fatores internos que ampliam a demanda por trabalhadores está o crescimento da agricultura, as demarcações de limites, as epidemias, conflitos locais (Adesão do Pará a Independência e a Cabanagem). Para quem demandava trabalhadores, não importava muito se eram indígenas ou africanos. O acesso a mão de obra indígena, certamente, era um desejo constante dos moradores, especialmente os donos de empreendimentos.

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

[...] a sociedade colonial existente na Amazônia portuguesa ia além das atividades coletoras e de comercialização das “drogas do sertão”, envolvendo outras formas de exploração do trabalho indígena, ao lado do uso do trabalho do escravo negro, através do estabelecimento de uma agricultura e pecuária.¹¹⁴

¹¹³ ELTIS, apud FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. *Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Afro-Ásia, 31 (2004), p.291

¹¹⁴ BEZERRA NETO, Maia, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, p.22

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

[...] é preciso também perceber as especificidades do mundo colonial português existente na região amazônica, por si mesmo distante, distinto e diferenciado do restante da América Portuguesa, seja o Nordeste ou o Centro-Sul.¹¹⁵

É necessário pontuar que entre as particularidades da colonização na região está a diversidade de empreendimentos econômicos (extrativismo, agricultura e pecuária). A atividade extrativa não significou a exclusão de outras atividades econômicas; antes houve a coexistência entre a coleta de produtos naturais, a agricultura e atividades criatórias.¹¹⁶ O historiador Colin MacLachlan,¹¹⁷ argumenta que houve a projeção para Amazônia Colonial de um modelo ideal de desenvolvimento que foi instaurado no Estado do Brasil, onde ocorreu a combinação de escravos negros e cultivo da terra – o resultado foi uma agricultura produtiva e rentável a Coroa.

Para o mesmo autor, os lusos tentaram duplicar tal processo na Amazônia Colonial. Em finais dos setecentos, Portugal procurava criar dependência de seus produtos manufaturados em suas colônias, por outro lado privilegiava as produções agrícolas das colônias. Era com os produtos exóticos que se abastecia o mercado interno e se dinamizava o comércio externo. O século XVIII foi importante para a agricultura no Grão-Pará. O Marquês de Pombal Pombal fez do estímulo à agricultura um dos pilares fundamentais de sua administração.¹¹⁸ Igualmente, D. Rodrigo de Souza Coutinho, ministro da Marinha e Ultramar do príncipe regente D. João, apostava no desenvolvimento da agricultura como base de sustentação do império.¹¹⁹ A elite

¹¹⁵ Idem, p. 22.

¹¹⁶ Ibidem, p.22.

¹¹⁷ MACLACHLAN, Colin M. *African Slavery and Economic Development in Amazonia (1700-1800)*. In: TOPLIN, Robert B. (eds.) *Slavery na Race Relations in Latin América*. Greenwood Press, 1973.

¹¹⁸ ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Decadência ou crise do império luso brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII*. In: Revista USP, São Paulo, nº 46, junho/agosto 2000. p. 69.

¹¹⁹ FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. *Das arcas coloniais ao Palácio de Queluz: dilemas luso-brasileiros no governo da Fazenda Real nas Memórias do códice 807*. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico, Rio de Janeiro, a. 163, n. 416, jul./set., 2002, pp. 67-85.

intelectual, bem como a administração portuguesa do século XVIII apostavam na agricultura era uma atividade relevante para a economia lusitana.¹²⁰

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

É exatamente aqui que o negro entra no Pará em escala considerável e se destina para as lavouras de gêneros exportáveis: cana-de-açúcar, arroz, tabaco, algodão e cacau. Como somente em torno de Belém se pôde estabelecer efetivamente este tipo de economia agrária, a escravatura africana se limitou, na Amazônia, a área tão restrita.¹²¹

A região tocantina é apontada por Kelly Normand como o espaço onde primeiro foi introduzido à cana de açúcar no Grão-Pará – tal gênero foi cultivado por trabalhadores africanos em especial nas freguesias de Abaeté, Acará, Baião, Barcarena, Igarapé-Miri e Oeiras.¹²² Por causa da ânsia em conseguir trabalhadores para o cultivo nas áreas agricultáveis, o senado da câmara de Macapá pedia para que se construísse um porto, por ser a viagem para Belém perigosa e por se demorar dias. Pediam permissão junto a D. Maria para que se fizesse o comércio de escravos diretamente naquele porto, pois são “endepensavelmente necessarios escravos para o trabalho da cultura”.¹²³ Ainda que os autores pontuem a presença negra e o desenvolvimento da agricultura nas proximidades de Belém, é preciso notar que, mesmo nas regiões mais distantes, o negro já se fazia presente.

A vontade de desenvolver a agricultura, por parte da administração, se materializava através da isenção de impostos no tráfico negreiro, venda de escravos a crédito, mesmo com a condenação de determinadas atividades que pudessem oferecer riscos à agricultura; um exemplo disso era a tentativa de restringir a produção de

¹²⁰ Cf. CARDOSO, José Luis. *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Editora estampa, 1989.

¹²¹ SALLES, 2005, p.49.

¹²² KELLY-NORMAND, Arlene Marie. *Africanos na Amazônia cem anos antes da abolição*. Belém: *Cadernos do CFCH*, vol. 18 (out.-dez. 1988), p. 2-3.

¹²³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.105.

aguardente. O governador João Pereira Caldas, ao comentar o estado da agricultura no Grão-Pará, admitiu que as engenhocas de aguardente prejudicavam a agricultura ao lhe tirar braços:

Aqui mesmo se me ofereceu representar a V.Exc. a precisão que de muito tempo eu, considero haver de providencia a evitar-se o abuzo com que uma grande parte destas gentes se destinão as fabricas das agoasardentes de cana empregando-se nellas, não só os engenhos de açúcar, mas também huma quantidade de engenhocas, que ocupando avultado numero de pessoas, estas vem a faltar para a lavoura mais útil, e para a exportação mais interessante aos povos do reino.¹²⁴

A lavoura teve bastante êxito na segunda metade do XVIII, especialmente no cultivo de alguns gêneros como o cacau e o arroz. Inclusive, a capitania do Pará foi uma importante fornecedora do produto no período colonial; Portugal consumia o arroz produzido em suas possessões, já que “enfrentava, na segunda metade do século XVIII, um grande déficit cerealífero”. A saída encontrada pela metrópole não foi a produção e sim “a reorientação da política de exploração das colônias”.¹²⁵

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

possa ser presente a V.Magestade a continuação do progresso do mesmo comércio e o visível avanço que para ele tem feito, e vai fazendo a lavoura dos moradores do Estado”.[...] Do dito progresso da lavoura verá V. Magestade que já o todo da exportação do gênero do Arroz se manifesta em couza de noventa mil arrobas.¹²⁶

Nos diversos pedidos fica evidente que, para conseguir mão de obra ou para justificar o “atraso” da agricultura, a carência de trabalhadores é utilizada como argumento para convencer as autoridades portuguesas da necessidade de intensificação do tráfico de mancipios. Os comerciantes do Pará, em 1790, comentam as dificuldades

¹²⁴ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 26 de janeiro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6921.

¹²⁵ MARIN, Rosa Acevedo, *Agricultura no delta do rio amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colônia*. In: *A escrita da história paraense*. Belém: NAEA/UFPa, 1998, p. 61.

¹²⁶ CARTA de João Pereira Caldas, para a rainha. Pará, 25 de janeiro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos), caixa 84, doc. 6917.

relativas ao tráfico, afirmando que “servirão melhor a seus senhores e não se atrasariam os progressos, que na agricultura poderão fazer os lavradores com o trabalho daqueles operários”.¹²⁷

Trabalhadores para o desenvolvimento da agricultura e agricultura como um caminho para o desenvolvimento da colônia era uma questão presente no pensamento político do Brasil desde as últimas décadas do século XVIII.¹²⁸ Esta era uma concepção das instituições de ensino portuguesas que, nos setecentos, promoviam um esforço de renovação do conhecimento.¹²⁹

Essas concepções, relativas à relevância da agricultura como forma ideal de desenvolvimento, podem ser melhor entendidas, considerando as influências teóricas de uma parcela da elite política brasileira. Como é sabido, jovens foram estudar em Portugal, na Universidade de Coimbra e, posteriormente, na Academia Real das Ciências de Lisboa, centros que influenciaram as concepções desses estudantes. Como pontuou Pádua, é possível observar nestes pensadores um enfoque fisiocrata, em que havia uma preferência por um modelo rural de progresso.¹³⁰

Na metrópole, tal pensamento era defendido, segundo José Cardoso, pelos frequentadores da Academia Real das Ciências de Lisboa, que refletiam sobre a realidade econômica da Metrópole e buscavam encontrar soluções práticas para contribuir com o desenvolvimento econômico do reino. Homens como o naturalista italiano Domenico Vandelli, um dos protagonistas da criação da Academia, defendia que a agricultura era a mais importante de todas as indústrias.¹³¹

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

¹²⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 11, Doc 100-101.

¹²⁸ PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888*. RJ: Editora Jorge Zahar, 2002. p.13.

¹²⁹ DOMINGUES, Â. *Quando os Índios eram Vassalos: Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: CNCDP, 2000, p.824.

¹³⁰ Id., Ibid., p.18.

¹³¹ CARDOSO, 1989, p.60.

A construção coletiva de um projeto para o Brasil, a partir do debate entre intelectuais, políticos brasileiros e portugueses, fica clara na mensagem enviada por Souza Coutinho a vários dirigentes políticos e governadores de capitâneas em janeiro de 1798, recomendando a adoção de mudanças na agricultura e pecuária. Para promover o aumento da agricultura, seria necessário introduzir ‘novos artigos de cultura’ e aperfeiçoar os ‘antigos métodos de cultivar o terreno’. Era recomendável, para tanto, ‘introduzir o uso de bois e arados, para cultivar as terras, com os quais se poupam muitos braços que se podem empregar em outras coisas igualmente úteis.’¹³²

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

[...] as técnicas extrativas substituídas por práticas agrícolas, com a introdução do arado de aiveca. Essa inovação técnica tão importante na produção européia, ao ser introduzida no Grão-Pará, desencadeou um processo de desestruturação de todo o sistema produtivo, representado na literatura pela desestruturação do solo.¹³³

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

Quanto ao “remédio” para o fomento da agricultura, o naturalista baiano Alexandre Rodrigues Ferreira, outro discípulo de Vandeli, em expedição na Amazônia entre os anos de 1783 a 1792, apontou como solução para o fomento da agricultura, “o aumento na introdução de africanos”.¹³⁴ No entanto, ao que parece, sua opinião foi influenciada por governantes e políticos da região, pois este era o mesmo argumento que os colonos e administradores professavam. Eis uma justificativa para que a Coroa contribuísse para a continuidade do comércio de escravos no tempo em que o tráfico voltara a ser livre. Vamos nos deter um pouco mais em relação a agricultura no Grão-

¹³² PÁDUA, *Ibid.*, p.57.

¹³³ GUERRA, Gutemberg Armando Diniz & ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré. *Do conceito de fertilidade ao de sustentabilidade*. NCN - Novos Cadernos NAEA, Vol. 2, No 2 (1999), p. 149.

¹³⁴ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Viagem filosófica ao Rio Negro*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1983. apud PÁDUA, 2002, p.88.

Pará, a relação feita por autoridades e colonos entre o desenvolvimento da lavoura, e a necessidade de utilização dos trabalhadores cativos africanos.

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

Para o mesmo autor, os lusos tentaram duplicar tal processo na Amazônia.¹³⁵ Em finais dos setecentos, Portugal procurava criar dependência de seus produtos manufaturados em suas colônias, por outro lado privilegiava as produções agrícolas das mesmas; era com os produtos exóticos que se abastecia o mercado interno e se dinamizava o comércio externo.¹³⁶ Tal necessidade se imprimiu da mesma forma nas produções dos pensadores das instituições de ensino da época – a influência dos escritos produzidos alcançou o Grão-Pará e , algumas vezes, essas influências se materializaram em políticas de fomento à agricultura.

Os intelectuais e administradores portugueses do século XVIII acreditavam na agricultura como atividade fundamental para o desenvolvimento econômico luso.¹³⁷ Nesta mesma direção, já notara Manuel Nunes Pereira que a Coroa Portuguesa relacionava à prosperidade das capitanias a importação do braço africano.¹³⁸ A produção do cacau liderou as exportações desde as primeiras décadas do século XVIII, como disse Daril Alden – para este autor a economia da região não foi inteiramente de subsistência antes da implantação da CGGPM, apontando que anteriormente à existência da empresa, a Amazônia já estava ligada aos mercados europeus. O mesmo historiador lembra ainda que o aumento no fornecimento de trabalhadores africanos, presumivelmente, contribuiu para um crescimento das plantações de cacau.¹³⁹

¹³⁵ MACLACHLAN, op cit, p.113.

¹³⁶ DOMINGUES, Â. *Quando os Índios eram Vassalos: Colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: CNCDP, 2000, pp.830-831.

¹³⁷ Cf. CARDOSO, José Luis. *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Editora estampa, 1989.

¹³⁸ PEREIRA, Manuel Nunes. *A introdução do negro na Amazônia*. Boletim Geográfico –IBGE, vol. 7, nº 77 (1949), p.509.

¹³⁹ ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974. p. 39.

Nas décadas finais do século XVIII isto não foi diferente. Muitos moradores e administradores do Estado em questão também estabeleciam a relação entre desenvolvimento da agricultura e utilização de mão de obra africana. Essa perspectiva é corroborada por José Luiz Ruiz-Peinado; haja vista que para ele “o principal destino do trabalho escravo da África foi o trabalho nas plantações para o cultivo de produtos de exportação: açúcar, arroz, tabaco, algodão, cacau, gado, sal”.¹⁴⁰

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

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

Em Bragança, a preocupação do governador João Pereira Caldas evidencia que a localidade era promissora no cultivo de gêneros agrícolas. O administrador luso escreveu ao senado da Câmara dizendo que enviava “uns sessenta e tantos” escravos, chegados de Bissau, e o único agradecimento que desejava era “adiantarem a sua própria felicidade, por meio de huma grande aplicação as recomendadas lavouras”.¹⁴³ O trabalho de Kelly Normand demonstra que os principais locais de concentração dos trabalhadores cativos de origem africana eram Belém, Macapá, Vila Vistosa, Mazagão, Cameté e Bragança,¹⁴⁴ cidades onde a agricultura era promissora.

A economia colonial, de acordo com Francisco da Costa, cresceu como um todo cerca de 3,9% no período de 1778 a 1798. Nesse mesmo íterim, a agricultura cresceu

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

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

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

¹⁴³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.180.

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

7,1% ao ano, crescimento anual bem superior ao extrativismo que crescia a 1,5% no mesmo período. O autor ainda ressalta que após o fim do exclusivo comercial, até 1820 “cresce a capacidade da produção agrícola, a quantidade exportada dos produtos agropecuários”.¹⁴⁵ Para Siméia Lopes, em tese denominada “As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c. 1790 a c. 1830)”, o trabalho escravo estava concentrado, de maneira geral, no setor da agricultura.¹⁴⁶ A autora faz uma análise detida sobre a distribuição das embarcações por atividade econômica em 1826, e salienta que, a maioria das embarcações, circulam com produtos agrícolas.

1.6. Demarcações e deslocamento para as fronteiras: demanda por trabalhadores

O crescimento da demanda interna por trabalhadores não se explica, estritamente, por motivos econômicos. Várias atividades necessitavam de mão de obra, inclusive, trabalhadores que se deslocavam espacialmente, como no caso das demarcações. O Tratado de Limites assinado em 13 de janeiro de 1750, conhecido como Tratado de Madri, buscou estabelecer limites territoriais das colônias de Portugal e Espanha na América do Sul, mas não logrou êxito. O Tratado de Pardo, assinado em 1761, foi um instrumento utilizado para cancelar o Tratado de Madri – com isso, as fronteiras voltaram a ser indeterminadas. Com a morte de D. José I, sua sucessora, D. Maria I, encontrou, na tentativa de delimitar o sul da América, uma forma de reatar as relações com a Corte Espanhola.¹⁴⁷

Nesse contexto, foi assinado em 1 de Outubro de 1777, o tratado Preliminar de Limites de Santo Ildefonso que seria responsável por delimitar as fronteiras entre Portugal e Espanha.¹⁴⁸ Para a demarcação dos limites, foi necessário deslocar um contingente

¹⁴⁵ COSTA, Francisco de Assis. *A Economia Colonial do Grão Pará: uma avaliação crítica (1720-1822)*. Economia e Sociedade, Campinas, v.21, n.1 (44), p.197-219, abr, 2012, p.208-209. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ecos/v21n1/08.pdf> Acesso em 24/07/2017.

¹⁴⁶ LOPES, Siméia Nazaré. *As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c.1790-c.1830)*. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013, p. 61-62.

¹⁴⁷ TORRES, Simeia Maria de Souza. *Definindo fronteiras lusas na Amazônia colonial: o Tratado de Santo Ildefonso (1777 – 1790)*. In: SAMPAIO, Patrícia Melo & ERTAL, Regina de Carvalho (Orgs.). Rastros da Memória: histórias e trajetórias das populações indígenas na Amazônia. Manaus: EDUA, 2006, p.98.

¹⁴⁸ Cf: ALENCAR, Eliana Moraes de Almeida. *Livro de Registros do Tratado de Santo Ildefonso: contribuições para o estudo filológico*. Disponível em: http://dlcv.fflch.usp.br/sites/dlcv.fflch.usp.br/files/01_17.pdf; Acesso em: 03 dez. 2017. FARIA, Maria Dulce de & OLIVEIRA, Uilton dos Santos. *A Coleção Cartográfica do Tratado de Santo Ildefonso na*

significativo de pessoas como astrônomos, geógrafos e outros indivíduos advindos do reino.¹⁴⁹ Como nos evidencia Arthur Cesar,

Técnicos mandados para os trabalhos de demarcação, decorrentes do Tratado de Madrid e de Santo Ildefonso, subiram rios, viajaram lagos, passaram cachoeiras, identificaram a geografia local nos roteiros que foram escrevendo, nas cartas que riscaram.¹⁵⁰

O mencionado historiador amazonense não evidenciou que, nestas expedições demarcatórias, havia uma diversidade de atores sociais como indígenas, africanos libertos e até fugidos.¹⁵¹ Somente na pequena vila de Ega, entre os anos de 1781 e 1791 estabeleceram-se cerca de quinhentas pessoas, pertencentes à comissão portuguesa; do lado espanhol, eram mais trezentas pessoas, todas elas responsáveis pela execução do tratado de Santo Ildefonso.¹⁵² Do Grão-Pará, foram enviadas pessoas para

[...] fabricar na Villa de Borba e na de Ega os aposentos para agasalho das partidas da demarcação; e parte para a Villa de Barcelos capital do Rio Negro com toda a expedição, que se compõem do comissário subalterno, de cinco engenheiros, de quatro astrônomos, de um secretário, de um provedor e officiaes da Provedoria, e de duzentos homens separados dos regimentos de infantaria.¹⁵³

De acordo com Nelson Sanjad, quando do Tratado de Santo Ildefonso (1777), as expedições foram coordenadas pelo governador João Pereira Caldas que, durante os

Biblioteca Nacional. Anais do 3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Belo Horizonte/MG, de 26 a 28 de outubro de 2016. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio2016/anais.html>; Acesso em: 03 dez. 2017, KANTOR, Iris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, v. 17, n. 2, p. 39-61, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v17n2/04.pdf>; Acesso em: 25 set. 2017.

MAGNOLI, Demétrio. *O Estado em busca do seu território*. Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, n. 4-5, 2003. Disponível em: <http://terrabrasilis.revues.org/343#tocto1n1>; Acesso em: 03 dez. 2017.

¹⁴⁹ BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p.195.

¹⁵⁰ REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A expansão portuguesa na Amazônia séculos XVII e XVIII*. Belém: SPVEA, 1959 (Coleção Pedro Texeira).1959, p.37.

¹⁵¹ Cf. SAMPAIO, Patrícia de Melo. *Amazônia: fronteiras, identidades e história*. Ciência & Cultura, vol .61 n. 3, 2009.

¹⁵² Id., *Ibid.*, p.27.

¹⁵³ BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p.196.

trabalhos do acordo anterior, serviu como ajudante de ordens de Mendonça Furtado. A jornada para demarcar contou com o trabalho de integrantes que haviam acumulado experiência de expedições anteriores como Antônio Landi e Henrique João Wilckens. De Portugal, vieram os engenheiros Theodósio Chermont e João Batista Mardel; os cartógrafos Eusébio Antônio de Ribeiros, Pedro Alexandrino Pinto de Sousa, Ricardo Franco de Almeida Serra, Joaquim José Ferreira e Severino Eusébio de Matos; os astrônomos Francisco José de Lacerda e Almeida, José Joaquim Vitório da Costa e Antônio Pires da Silva Pontes.¹⁵⁴

Havia homens que buscavam trabalhar nestas demarcações como o ajudante de Infantaria e engenheiro, Joaquim Teixeira Leitão, que em 1780 escreveu solicitando a sua participação na expedição de Demarcação de Limites no Pará.¹⁵⁵ Outros tinham a obrigação de se dirigir para os recônditos do outrora estado do Grão-Pará e Rio Negro. O exército, nos idos dos setecentos, recrutava homens para servir em suas fronteiras. As demarcações no Rio Negro e em Mato Grosso, decorrentes do tratado de 1777, careciam de número significativo de trabalhadores e nem sempre haviam braços disponíveis; muitas pessoas utilizadas nas demarcações, eram retiradas das plantações e outras atividades.

Além do Tratado de Santo Ildefonso, no decorrer dos anos, os problemas com as fronteiras de Caiena inquietavam D. Francisco de Souza Coutinho desde finais do século XVIII, que desejava conquistar imediatamente a Guiana.¹⁵⁶ Entretanto, as expedições para Caiena ocorreram somente em 1808, quando o governo luso identificou a “a necessidade imediata de assegurar a fronteira, mediante a remessa de um corpo de tropa que estacionasse no Oiapoque” – esse conflito só se pacificaria em 1817.¹⁵⁷ De acordo com José Alves de Souza Júnior, “no dia 15 de Novembro de 1808, partiu da vila de Chaves, a primeira expedição em direção a Caiena, composta por mil e duzentos homens da Tropa de Linha, distribuídos em três destacamentos, secundados e protegidos por nove

¹⁵⁴ SANJAD, Nelson. *As fronteiras do ultramar: engenheiros, matemáticos, naturalistas e artistas na Amazônia, 1750-1820*. In: *Artistas e artífices e a sua mobilidade no mundo de expansão portuguesa*. Actas do VII Colóquio Luso-Brasileiro de História da Arte. Porto: Departamento de Ciências e Técnicas do Patrimônio. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005, p. 433

¹⁵⁵ REQUERIMENTO do ajudante de Infantaria e engenheiro Joaquim Teixeira Leitão, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], 1780, AHU, Pará (avulsos), AHU, Cx. 87, D. 7100

¹⁵⁶ REIS, 1959, p.27.

¹⁵⁷ REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A ocupação de Caiena*. In: *HOLANDA, Sergio Buarque de. História geral da civilização brasileira, o Brasil Monárquico*. Vol 2, Tomo 1. Rio de Janeiro; São Paulo: Bertrand Brasil, 1995-1997, p.284.

embarcações de Guerra”.¹⁵⁸ A ocupação de Caiena pelas tropas lusas ocorreu no ano seguinte, em janeiro de 1809.

Aliás, a primeira década do século XIX foi conturbada na Europa e no Grão-Pará. As guerras napoleônicas instauraram o Bloqueio Continental e a invasão da península ibérica nos idos de 1807. As forças que atuaram durante a tomada de Caiena eram compostas, expressivamente, por paraenses. Dentre os moradores do Pará, os recrutados eram predominantemente trabalhadores mestiços e indígenas; mulheres do Pará, ajudaram as tropas organizando os fardamentos, como lembrou Antônio Baena, compostos por “jaquetas e calças de panno de algodão tinto de negro, que foram cozidas gratuitamente pelas matronas, suas filhas, e escravas”.

Os conflitos no qual a metrópole estava envolvida, acabavam por aumentar a necessidade de um contingente maior de homens que eram “solicitados” a se afastarem de suas moradias, roças, enfim, de suas atividades. De acordo com Shirley Nogueira,¹⁵⁹ no Pará muitos deles desertavam, pois, dentre outros motivos, a distância de seus familiares e amigos, bem como o fato de serem recrutados para servir em espaços fronteiriços, faziam com que perdessem seus meios de subsistência.

As populações africanas e seus descendentes, bem como os povos indígenas, sempre buscaram múltiplas maneiras de existência e resistência. Fugas, motins, revoltas eram constantes. Tais modos de contestação e luta por liberdade iam desde ações individuais até as coletivas – sem descuidar das formas de inserção em movimentos mais amplos, como no caso da Revolução Francesa.¹⁶⁰ O governador Francisco de Souza

¹⁵⁸ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.359.

¹⁵⁹ NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Razões para desertar: institucionalização do exército no Estado do Grão-Pará no último quartel do século XVIII*. Dissertação de mestrado: UFPA/NAEA, 2000, p.68 e 72.

¹⁶⁰ Cf: Sobre a circulação nas fronteiras do Grão Pará e acerca das influências da Revolução Francesa no Pará veja respectivamente: BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p. 228, 241,243,244,251,253,254; MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo; GOMES, Flávio. *Reconfigurações coloniais: tráfico de indígenas, fugitivos e fronteiras no Grão-Pará e Guiana Francesa (Séculos XVII e XVIII)*. São Paulo: Revista de História/USP, n. 149, pp. 69-107, 2003; QUEIROZ, Jonas Marsal de; GOMES, Flávio. *Amazônia, fronteiras e identidades : Reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas -séculos XVIII-XIX)*. In: Estudo Ibero-Americanos, PUCRS, XXVIII, n 1, p.21-50, junho de 2002; MARIN, Rosa Acevedo. *A influência da Revolução Francesa no Grão-Pará*. In: CUNHA, José Carlos C. da (org.). *Ecologia, desenvolvimento e cooperação na Amazônia*. Belém: UNAMAZ, UFPA, 1992; SALLES, Vicente. “O negro no Pará: sob o regime de escravidão”. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005, p.275-277.

Coutinho, refletia sobre como a população escravizada estava atenta e discutindo os desdobramentos da Revolução Francesa.

Ele escreveu que era necessário observar se essas pessoas africanas, não estariam sendo influenciadas, pelo que ele chamou de “asquerosa seita dos inovadores deste século, e vem a ser os mesmos que produzindo a subversão das colônias francesas pela liberdade indistintamente concedida aos escravos delas”.¹⁶¹ O ideário da Revolução Francesa se disseminou junto aos escravizados em Belém. Em 23 de março de 1796, havia notícia de um número expressivo de escravizados reunidos na cidade; eram trabalhadores negros conhecidos por sua “esperteza”. As autoridades estavam preocupadas, pois grupos como esses “não escutavam com indiferença o que se passava nas colônias francesas”.¹⁶² As preocupações do governador, relacionadas à influência das ideias oriundas da Revolução Francesa, pareciam fundamentadas. Essas concepções se infiltraram e se propagaram no Pará, notadamente, pelas fronteiras com a Guiana Francesa.¹⁶³

O período que se estende de 1820 a 1830 no Pará foi uma sucessão de motins, levantes e revoltas. O envolvimento das pessoas africanas nas lutas implicava na diminuição de trabalhadores disponíveis. No decorrer do tempo, o envolvimento dos trabalhadores da região – fossem africanos (e seus descendentes), povos indígenas e a população mais pobre – foi se agudizando. O que culminou na Adesão do Pará a Independência em 1823¹⁶⁴ e na eclosão da Cabanagem em 1835. Quem engrossava as

¹⁶¹ 1797, Março, 10, Pará CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre o requerimento da escrava Generalda, solicitando para poder comprar sua liberdade. Anexo: ofício e portaria. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8551.

¹⁶² VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 207.

¹⁶³ Sobre a circulação nas fronteiras do Grão Pará e acerca das influências da Revolução Francesa No Pará veja respectivamente: BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. “Compêndio das Eras da Província do Pará”. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p. 228, 241,243,244,251,253,254; MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo; GOMES, Flávio. “Reconfigurações coloniais: tráfico de indígenas, fugitivos e fronteiras no Grão-Pará e Guiana Francesa (Séculos XVII e XVIII)”. São Paulo: Revista de História/USP, n. 149, pp. 69-107, 2003; QUEIROZ, Jonas Marsal de; GOMES, Flávio, “Amazônia, fronteiras e identidades : Reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas -séculos XVIII-XIX)” In: Estudo Ibero-Americanos, PUCRS, XXVIII, n 1, p.21-50, junho de 2002; MARIN, Rosa Acevedo. “A influência da Revolução Francesa no Grão-Pará”. In: CUNHA, José Carlos C. da (org.). Ecologia, desenvolvimento e cooperação na Amazônia. Belém: UNAMAZ, UFPA, 1992; SALLES, Vicente. “O negro no Pará: sob o regime de escravidão”. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005, p.275-277.

¹⁶⁴ Cf: BRITO, Júnior Ishihara Brito. *"Viva a Liberté": cultura política popular, revolução e sentimento patriótico na independência do Grão-Pará, 1790-1824*. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Pernambuco, História, CFCH, Recife, 2008. HARRIS, Mark. *Rebelião na Amazônia*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

tropas durante esses momentos de fratura política eram majoritariamente a população menos abastada; esses trabalhadores, que iam para as fileiras, geravam demanda por mão de obra nas atividades econômicas da capitania/província do Pará.

1.7 Tráfico, doenças e epidemias

As epidemias contribuíram para baixas significativas na população. No caso dos trabalhadores africanos, a recomposição ocorria também via tráfico, uma vez que havia muitos doentes e/ou mortos durante o contágio de doenças. As epidemias infestaram o Grão-Pará e ceifaram muitas vidas. Na Amazônia Colonial, tem-se notícias de epidemias desde o século XVII, que ocorreram em 1660 e em 1690, causando a morte de muitos ameríndios.¹⁶⁵ Rafael Chamboleyron observou que o desenvolvimento do tráfico negreiro, que ocorreu no início do século XVII e início do século XVIII, deve ser analisado em função de “elementos específicos da formação colonial no Estado do Maranhão”. Entre eles a morte de muitos indígenas causada pelas epidemias de bexigas (variola), em que os moradores recorriam ao tráfico de trabalhadores cativos trazidos da África.

Para os anos de 1707-1750, Benedito Barbosa analisou que as epidemias de bexigas provocaram uma redução significativa na quantidade de trabalhadores indígenas. Era compreendida pelos moradores como um problema que somente poderia ser solucionado com os descimentos de mais indígenas dos sertões e com a vinda de africanos.¹⁶⁶ As epidemias de variola continuaram no período de vigência da CGGPM. Segundo Vianna, muitos escravos chegavam mortos em navios contaminados pela variola.¹⁶⁷ De acordo com Magali Romero, em fins do século XVIII e início do XIX, foi esta a enfermidade que mais causou danos ao Pará.¹⁶⁸ Por isso, não é raro encontrarmos

¹⁶⁵ CHAMBOULEYRON, 2006, p. 82.

¹⁶⁶ BARBOSA, BARBOSA, Benedito Carlos. *Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Belém: Dissertação de Mestrado (história) UFPA, 2009. p.60.

¹⁶⁷ VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975, pp.36-37.

¹⁶⁸ SÁ, Magali Romero. *A peste branca” nos navios negreiros: epidemias de variola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização*. Anais do III Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf

documentação que evidenciam os problemas decorrentes das epidemias ocorridas outrora.¹⁶⁹

Entretanto, não paravam de chegar navios contaminados e a população não deixava de padecer com as moléstias trazidas pelas embarcações que transportavam carga humana do continente africano. João Pereira Caldas informa – ao passo que também relata – que, no ano de 1778, a carga transportada pelo navio Grão-Pará (que pertencia a Companhia) era o restante da colheita do ano passado, “na qual se fez avultada remessa” e que “contra as investivas e quiméras de tantos mal intencionados, vezivelmente se descide e manifesta o augmento da agricultura e exportação que o Estado vai tendo ainda na occorencia de hum cruel contágio de bexigas”.¹⁷⁰

Para impedir o contágio dos habitantes da capitania, o senado da câmara propôs a construção de um lazareto, “no qual indistintamente houvesse de fazer quarentena as embarcaçoens de qualquer parte vindas, e que sua carga contenha escravatura a fim de se acautelarem no modo possível aquellas terríveis e prejudiciais consequências infelissime já aqui experimentadas”.¹⁷¹ O lazareto foi construído na ilha de Arapiranga, entretanto sua eficiência foi limitada, pois houveram epidemias posteriores.¹⁷² Comerciantes de cativos africanos não perderiam a oportunidade de fazer negócios e, para não comprometer seus rendimentos, muitos traficantes não respeitavam a quarentena e traziam africanos contaminados para o porto de Belém.

Segundo Arthur Vianna, em fins de junho de 1793, notaram-se na capital alguns casos de varíola, indício de que mais uma vez falhara a fiscalização dos empregados do porto.¹⁷³ Trazer cativos doentes incorria em perdas para quem comprava e/ou vendia. Alguns traficantes chegaram a desistir do comércio de mancípios por trazerem indivíduos

¹⁶⁹ Sobre epidemias no Grão Pará veja: BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão-Pará colonial (1755-1819)*. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro: s.n., 2019; MARTINS, Roberta Sauaia. *Do Sarampão as perniciosíssimas bexigas: Epidemias no GrãoPará setecentista (1748-1800)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia – Universidade Federal do Pará, Belém. 2017. SOUSA, Claudia Rocha de. *Enfermidade era dilatada e os enfermos infinitos": os efeitos epidêmicos no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1690-1750)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia – Universidade Federal do Pará, Belém. 2017; VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. *Entre Epidemia e Imigração: um viés de investigação da história da população no Grão-Pará (1748-1778)*. Tese para professor titular apresentada ao IFCH- Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

¹⁷⁰ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 11 de fevereiro de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 79, D. 6536.

¹⁷¹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.183.

¹⁷² VIANNA, *Ibid.*, p.38.

¹⁷³ *Id.*, *Ibid.*, p.39.

adoentados. Preocupados com o fornecimento de mão de obra originária da África ao Grão-Pará, é recebida na capitania uma missiva do reino, no ano de 1795, informando que foi pedido ao governador de Angola para observar as reais ordens e “animar” o tráfico, pois alguns traficantes estavam desistindo da atividade, pela razão que os cativos infectados não possibilitaram bons rendimentos aos proprietários.

[...] quanto aos donos da Francesinha penso que não prosseguem com serem os mais ricos d`esta terra em razão do grande prejuizo que tiverao por grande mortandade na escravatura, inferior qualidade d` ella, e infecção de moléstias de que chegou acometida o que tudo lhes motivou grande despeza, e grande demora para o embolso da que lhes ficou em estado de dispor.¹⁷⁴

Havia desconfiança por parte dos colonos em adquirir trabalhadores doentes, o que deixava as autoridades em alerta. Um ano antes de os proprietários do navio Francesinha desejarem desistir do comércio de homens escravizados, outro navio encontrava dificuldades para chegar a Belém; essa embarcação vinha do Maranhão com 136 escravos, certamente infectados, e o então capitão Manoel Antonio Pereira, queixava-se a D. Francisco de Souza Coutinho por não poder aportar em Belém, mesmo “estes todos vem sem moléstia alguma”.¹⁷⁵ Também, em 1794, veio de Bissau a galera Leoniza, com 350 escravos dos quais alguns, como informava o capitão, “ me tem morrido, pelo decurso da viagem”.¹⁷⁶ Mesmo que estes frequentes surtos viessem preocupando as autoridades, o tráfico continuava regular, entretanto, cogitou-se em pôr um fim ao mesmo por conta dos contágios.

Muitas atividades eram prejudicadas por conta dos surtos epidêmicos. A construção de novas charruas estava sendo prejudicadas por conta das bexigas que atrapalhavam o trabalho de construção das mesmas no ano de 1794.¹⁷⁷ A população não passava longos períodos sem experimentar danosos surtos de bexigas. Sendo uma questão que preocupava as autoridades, o governador do Estado escreveu ao secretário de estado

¹⁷⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.204.

¹⁷⁵ *Id.*, *Ibid.*, p.151.

¹⁷⁶ *Idem.*

¹⁷⁷ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de julho de 1794. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 104, D. 8248.

dos e Negócios Estrangeiros e Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, comunicando do surto de bexigas ocorrido naquela cidade.¹⁷⁸

Foram tomadas medidas para tentar ao menos dirimir as consequências nefastas que causavam as doenças. Os oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará, em 1798 escreveram para a rainha, D. Maria I, pedindo a nomeação de dois médicos para aquela cidade, pois a população se encontrava muito molestada com os frequentes ataques de bexigas e outras doenças contagiosas¹⁷⁹. A preocupação com a contaminação e a disseminação da varíola fez com que o Príncipe Regente, D. João, enviasse ordem em 1799 para que “se introduzisse e promovesse a inoculação dos meninos negros e índios contra as bexigas”.¹⁸⁰

No ano de 1802 D. João reitera a mesma ordem.¹⁸¹ Entretanto, as reais ordens não estavam sendo bem recebidas pela população; o governador informava a metrópole que as ordens da inoculação tinham sido recebidas, entretanto, em 1803 “nem o exemplo, nem a persuasão, nem ainda o curativo gratuito pôde mover os ânimos dos povos a adoptarem a inoculação que Sua Alteza recomendou”. a inoculação já tinha sido experimentada antes na região por missionários.¹⁸² Ainda, na mencionada missiva, o governador continuava dizendo que a inoculação, efetivada anteriormente pelos missionários, teve “exemplos favoráveis nos mesmos índios em que esta doença fez tanto estrago”.¹⁸³

O governador D. Francisco de Souza Coutinho tomou algumas medidas entre elas como remover os doentes para os hospitais, não permitindo que os doentes tentassem se curar dentro de suas casas; recomendou a limpeza das ruas e casas, a aspensão de perfumes para “corrigir o ar” e, além disso, acreditava-se que tiros de pólvora podiam ser eficientes e os canhões passavam nas ruas mais infeccionadas disparando tiros de pólvora seca.¹⁸⁴ Todavia, as providências que o governador tomou não foram eficientes e as dificuldades

¹⁷⁸ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado dos e Negócios Estrangeiros e Guerra]. Pará, 12 de fevereiro de 1797. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 108, D. 8538.

¹⁷⁹ CARTA dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para a rainha [D. Maria I]. Pará, 3 de outubro de 1798. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 113, D. 8788.

¹⁸⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.213.

¹⁸¹ *Id.*, *Ibid.*, p.217.

¹⁸² *SÁ*, *Ibid.*, p.6.

¹⁸³ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 4 de março de 1803. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 124, D. 9561.

¹⁸⁴ VIANNA, 1975, pp.40-41.

na prevenção de bexigas no Grão-Pará continuavam, ao menos é o que informa o governador em 1804.¹⁸⁵

As tentativas de inoculação efetivadas pela administração portuguesa prosseguiram. As pesquisas sobre métodos preventivos também ocorreram, inclusive, a respeito disso foram produzidas duas memórias relativas à inoculação de bexigas no Grão-Pará; tais registros foram enviados para a metrópole em 1804.¹⁸⁶ Entretanto, as medidas tomadas para evitar o contágio e curar a doença foram ineficazes. Mesmo que Arthur Vianna mencione que não houve contágio notável no período de 1806 até 1819,¹⁸⁷ a documentação nos leva a conclusões distintas, pois, no ano de 1806, a capitania sofria com o contágio da varíola. Entre 1817 e 1820, as epidemias continuaram assustando os moradores do Pará, porque: “Grassa uma epidemia de bexigas por deleixo dos empregados as Saude, que affirmão sem cabal exame não estar enviscada deste terrível mal a escravatura africana recém-vinda”.¹⁸⁸

1.8. Menos impostos, mais escravos: políticas de fomento ao tráfico no Pará.

A participação constante da Coroa Portuguesa, com o intuito de incentivar o tráfico de africanos para o porto de Belém, constituiu uma particularidade no comércio de pessoas africanas ao norte da América Portuguesa. Como nos lembra Rafael Chambouleyron¹⁸⁹ e Benedito Barbosa, na Amazônia a Coroa Portuguesa manteve a estrutura econômica em todos os setores, inclusive na organização do comércio negreiro,¹⁹⁰ no fim do século XVIII e início do XIX a participação da Coroa perdurou e se acentua especialmente por meio das isenções.

No entanto, havia pressão em cadeia, com o intuito de barganhar as isenções fiscais no tráfico junto a Portugal. O governador João Pereira Caldas, em 1778, observa

¹⁸⁵ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 26 de julho de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9986.

¹⁸⁶ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 8 de agosto de 1804. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 130, D. 9999.

¹⁸⁷ VIANNA, *Ibid.*, p.46.

¹⁸⁸ BAENA, 1969, p.312

¹⁸⁹ CHAMBOULEYRON, *Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)*. Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 26, nº 52, 79-114 (2006). p. 92

¹⁹⁰ BARBOSA, 2009, p. 97.

que havia pouca oferta de trabalhadores africanos cativos e, com isso, os moradores se valiam do trabalho indígena. Entretanto, a resolução apontada no ofício enviado à metrópole era a intensificação do tráfico “Que he o que torno a dizzer a V.Exc. que muito se deve e se precisa providenciar para que o augmento de maiores forças de braços facilite as grandes vantagens do progresso deste Estado”. Não era este o desejo apenas do administrador português, os colonos compartilhavam com ele tal anseio.

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

Já em 1779, percebe-se a complacência das autoridades com os negreiros que entram na região sem pagar os devidos impostos. José Peixoto, Juiz de Fora e da Alfândega de Belém, enviaram ofício comunicando a falta da documentação comprobatória de que haviam pagado os tributos reais as sumacas Santanna e Nossa Senhora do Bom Sucesso; o secretário do Ultramar assim respondeu:

lhe concedo privilégios para os animar, não devieis por-lhe um encargo denovo que embarassaesse comércio, e a cidade por extremo de fornecer de negros essa conquista e por inclusa se vos remete com esta a cópia da minha resolução a favor da resolução dos escravos no porto do Maranhão e nesse do Pará.¹⁹¹

¹⁹¹Ofício de José Justiniano de Oliveira Peixoto para Martinho de Melo e Castro. Pará, 28 de julho de 1779. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 83, D.6818.

As isenções de impostos eram recorrentes já em 1784.¹⁹² Poucos anos antes, os moradores reclamaram pedindo por mais escravos africanos que deviam ser entregues fiados ou mais baratos com a diminuição de impostos. O morador João Pedro de Oliveira Bastos,¹⁹³ escreveu em resposta ao Senado da Câmara de Belém em Novembro de 1780. Sua réplica ocorreu porque os donos de engenhos haviam sido solicitados a justificarem, junto ao senado, a razão de ter cessado a produção de açúcar. Em sua correspondência, o morador relata as dificuldades que enfrentava nas atividades que desenvolvia. O engenho real Nossa Senhora da Anunciação e as fazendas (de Jacarecuara, Jundiaí, Cariatuba e Jupatituba) onde se todas de “cacoaise rossas de mandioca” e além dos “avultados canaviais”, necessitavam de mão de obra escrava para funcionar adequadamente.

Distante das cercanias de Belém, na capitania do Rio Negro, da vila de Borba, Francisco Borja dos Santos, em 1780, pede ao governador “dez ou doze escravos por minha conta e a V. Ex logo de proteger assim como o tem merecido muitos que hoje a V. Ex devem seu aumento e felicidade”.¹⁹⁴ Contudo, próximo a Belém, a necessidade de trabalhadores cativos oriundos da África, continuavam aparecendo nos relatos dos colonos. O juiz da Vila de Bragança, Miguel João da Costa, em 1785, escreveu representando os moradores junto ao governador; declarava a necessidade de comprar alguns escravos, pois que “nesta vila se achava a grande falta que experimentavam de operários para os ajudar na cultura de suas lavouras por serem poucos os que cada um possuía”.¹⁹⁵

De Bragança há uma constância nas reclamações. No ano de 1787, os moradores, novamente pediam trabalhadores cativos africanos que “so por meyo da proteção de V. Exc puderião mais facilmente conseguir a compra de alguns escravos nessa cidade” e, acrescentava o juiz ordinário que representava os moradores da vila, que os colonos “que alem de se obrigarem no tempo que V. Exc mais comodamente lhes facultar”.¹⁹⁶

Em 1781, por meio de ofício, o governador do Estado faz menção a treze escravos apreendidos junto aos marinheiros da galera Nossa Senhora da Conceição, que

¹⁹² SILVA, Marley Antonia Silva da. *“O que se precisa para o adiantamento das lavouras”*: O tráfico negro no Grão-Pará com o fim da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (século XVIII). Monografia, UFPA, 2008, p. 53

¹⁹³ Ofício de João Pedro de Oliveira Barros para os oficiais da câmara da cidade de Belém. Pará, 20 de novembro de 1780. AHU, Pará (Avulsos) Cx. 87, D.7082.

¹⁹⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, pp.106-107.

¹⁹⁵ Idem, p.108.

¹⁹⁶ Id., Ibid., p.108.

ilegalmente os transportavam.¹⁹⁷ A ilegalidade constituía no fato de que o navio não havia pagado os direitos devidos aos portos por onde havia passado. No ano de 1795, período no qual o Perdão de Direitos estava em vigor, registrava-se que “Pellos mesmos documentos me proponho também fazer constante a V. Exc que tem vindo com aviaçoens d’escravos alem d’ aquella que vinha expressada no termo de despacho com que costumão sahir d’ Angola”.¹⁹⁸

Se os navios costumavam trazer aviações além da permitida, note-se que o acontecido se dá no contexto do Perdão de Direitos. Havia uma transgressão rotineira da cláusula que dizia que os navios só deviam trazer o número de escravos que correspondesse à arqueação de seu navio. Portanto, nos casos observados nos textos do período, a ilegalidade do tráfico constituía principalmente o não pagamento dos direitos. Todo trânsito de africanos que não era acompanhado vivamente pelos funcionários da Coroa, era tido como contrabando, como tráfico ilegal. Esse tipo de tráfico obviamente causava preocupação nas autoridades; através de correspondência, o juiz da Alfândega Francisco de Souza Coutinho, ao tratar sobre a concessão de despacho aos navios que carregavam escravos de procedência duvidosa, declara que “as leys e Ordens de Sua Majestade não permitem antes severamente castigaõ o dolo e a fraude em todo o contracto”.¹⁹⁹

Entre os privilégios concedidos estava o Indulto de Perdão dos direitos que foi uma dessas medidas de isenção fiscal, por meio da qual, aqueles que importavam escravos “em direitura aos portos do Grão-Pará”, não pagavam nenhum dos “direitos” em todas as Alfândegas do reino. No ano de 1794, já se encontrava em pleno vigor e muitos eram os comerciantes interessados em contar com a isenção fiscal em todas as alfândegas do reino; no caso de importação direta de escravos, esta isenção dizia respeito apenas ao Pará.

O Indulto de 1794 foi utilizado largamente ao sul do Atlântico. Não somente em Luanda e Benguela. Em agosto de 1794, saindo de Angola para os portos do norte como Ambriz, onde a concorrência com navios ingleses não permitiram que carregassem mais escravos; de lá saíram e seguiram para o rio Congo, e em setembro estavam em Cabinda, trocando “fazendas” por escravos – mas, disputando com outros negociantes europeus,

¹⁹⁷ Ofício de João Pedro de Oliveira Barros. Pará, 20 de novembro de 1780. *AHU*, Pará (Avulsos) caixa 87, doc.7082.

¹⁹⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.206.

¹⁹⁹ *idem*, 1990, p 192.

chegaram até Molembo. De lá, o navio seguiu para o Brasil em 1795 e trouxeram “trezentas e noventa cabeças com crias de peito”, chegados ao Pará, após fazer trechos diversos em África e no Brasil, desejavam desfrutar da isenção de impostos.²⁰⁰

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

Elencamos aqui algumas dessas cláusulas e condições delas: a) o negociante não “daria comércio algum com estrangeiros debaixo das penas que as leis têm estabelecido”; b) não podia ir a outros portos, senão aqueles antes pré-definidos para fazer o embarque; c) não sobrecarregar a embarcação, colocando maior número de “cabeças” do que suportava os espaços internos de cada navio; d) chegando na capitania o dono ou o capitão do navio deveria se apresentar pessoalmente ao juiz da Alfândega da cidade para tirar certidões do número de escravos entrados no porto, remetendo toda a documentação com duas vias para administração do Estado; e) depois de dois anos, o negociante deveria reapresentar ao general sua aprovação régia com a declaração de que ainda estava em gozo dos benefícios do Perdão dos Direitos; f) no caso da embarcação escalar em outros portos (como Pernambuco e Maranhão), o comerciante deveria logo pagar os Direitos posteriormente justificando-se perante as autoridades competentes.²⁰¹

É preciso refletir em qual contexto o Indulto de Perdão de Direitos foi concebido. A política de isenção de imposto foi sugerida e concedida no governo de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho (Pará, 1790-1803). Antes de ser nomeado, já havia conhecido diversas regiões estratégicas dos domínios ultramarinos portugueses, como Salvador, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Cabinda e Luanda.²⁰² Em Angola D. Francisco Maurício de Souza Coutinho, mantinha uma rede de boas relações. Seu pai D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho atuou como governador em Angola (1764- 1772) e ficou conhecido pela historiografia como o “Pombal de Angola”. Foi justamente em Angola e

²⁰⁰ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_41, 97, vol,15, Doc, 75 e 76.

²⁰¹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 119.

²⁰² SANTOS, Nívea Pombo C. dos. *O Palácio de Queluz e o mundo ultramarino: circuitos ilustrados (Portugal, Brasil e Angola, 1796-1803)*, Tese de Doutorado. UFF, 2013, p. 268

Benguela onde essas isenções geraram mais impacto, pois mais navios saídos de lá vieram trazer escravos ao Pará, como resultado do Indulto do Perdão de Direitos (1794).

O irmão de D. Francisco Maurício de Souza Coutinho, D. Rodrigo de Souza Coutinho – Conde de Linhares (1755-1812), tornou-se Secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos e da Presidência do Erário Régio (1796-1803). Considerado pela historiografia como um dos maiores expoentes do reformismo ilustrado português, D. Rodrigo de Souza Coutinho se destacou no cenário político do final do século XVIII, o qual o historiador Kenneth Maxwell denominou "geração de 1790".⁴⁰

As isenções de impostos eram tentativas de favorecer o “comércio de almas” em direção à capitania do Pará. Em fevereiro de 1794, Manoel de Almeida e Vasconcelos, governador de Angola (1790-1797), comentou dos privilégios dispensados a referida capitania e escreveu ao governador do Grão-Pará em 1795; inicialmente fala das dificuldades de residir em África, a guerra, a fome – os efeitos da peste e a distância de sua pátria estão entre as coisas que desagradam o mencionado português. Após pintar um quadro da situação da África (neste caso refere-se precisamente a São Paulo de Assunção) e a sua própria, ele debulhou elogios a seu conterrâneo, a isenção de direitos estava incluso nos argumentos destinados a bendizer o dito amigo.

Dou-te mil parabéns pela grande graça, e benefício, que conseguiste a favor dos felizes povos, e paiz, que estão debaixo da tua jurisdição, [...] sim esta entrada de escravos sem que deles se paguem direitos, fará encher esse Paiz de braços com que se possa aproveitar a sua grande extensão, e fartalidade.²⁰³

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

sobre o importante objecto da introdução dos escravos nesta capitania, e sobre as fraudes que se haviam praticado por alguma embarcações no Maranhão, e que pretendiam a isenção de

²⁰³VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, pp. 117-118.

direitos que se havia prometido a todas aquellas que os levassem em direitura a esse porto.²⁰⁴

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

[...] porem considerandose aqui que seria mais conveniente para os interesses desse Estado, que se fizesse mais absoluta a primeira ordem, sem restricção alguma a respeito a arribada em qualquer porto, e de parte de venda dos escravos ;he S. Magestade servida mandar declarar a VS°. Que todas as embarcaçoens que levarem escravos a essa capitania, devem ficar isentas de pagar direitos delles, sem VS° se embaraçar com a clausula de virem, ou não em direitura para esse porto, ou de terem vendido parte da carga em outro; e por isso mandara levantar logo todas as fianças que se houverem prestado para o pagamento dos direitos, e todos as condenaçoens que tiverem sido impostas aos transgressores das primeiras ordens.²⁰⁵

No ano de 1798, a administração lusa ratifica e amplia a isenção alfandegária, com o intuito de diminuir “a sensível falta de braços experimentada” na capitania – adverte ao governador de Angola e Benguela – para que os mesmos animem a exportação dos negros para o Pará.

As providencias que Sua Majestade quer dar para que na capitania do Pará se vá successivamente suprimindo a falta de braços que experimentaõ a cultura e outros trabalhos igualmente úteis, fazem que a mesma Senhora tenha tomado algumas resoluções para se conciguiraquelle importantissimo fim: E como o Reyno de Angola póde efficazmente contribuir para elle: Ordena Sua Majestade (...) promover e animar a expportação dos negros para o Pará. Assim d’ahicomo de Benguela, a cujo Governador se expede miguais ordens.²⁰⁶

²⁰⁴ Id., Ibid., p. 237.

²⁰⁵ Catálogo cronológico e analítico de cartas do ano de 1791.Pará, 1791. Pará, *AHU* (Avulsos), Cx. 101, D.8031.

²⁰⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO. Op. Cit. p. 209-210.

É notório que, na documentação apresentada, as medidas de fomento eram sempre direcionadas ao reino de Angola. Entretanto, outros portos africanos como Cacheu, Bissau e Moçambique, do igual modo, tinham que isentar os navios que vinham com escravizados para Belém do Grão-Pará, como mencionou Diego Pereira

Acreditava a própria coroa que a introdução de negros far-se-ia, a partir de 1798, com maior frequência. Concorrendo para isso tanto os indultos do tráfico interno quanto a ampliação da graça para o comércio com escravos remetidos dos portos da África. Este é o caso dos escravos procedidos de Angola, uma vez que esses não pagariam, a partir daquela data, nem os direitos de saída, nem de entrada no Pará, ampliando as considerações sobre as fazendas que se exportarem do Pará com o valor, ou produto da venda dos escravos. Logo esta concessão ampliar-se-ia a outros portos africanos, como Cacheu e Bissau ou Moçambique, sendo limitada esta permissão pelo prazo de 10 anos.²⁰⁷

No ano de 1798 houve uma ampliação da isenção alfandegária porque, no referido ano, essas isenções já não se direcionam somente a Angola e se estenderam aos portos do Estado do Brasil em direção ao Pará – Rodrigo de Souza Coutinho, no ano de 1798, envia circular ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, com o seguinte conteúdo

Tendo Sua Magestade em vista augmentar a população, e com ella a cultura, trabalho e industria da capitania do Pará, onde He já mui sensível a falta de braços: manda a mesma Senhora recomendar muito a V.Exc que promova e anime a sahida de escravos bons, robustos, e amantes do trabalho para o Estado do Pará: E querendo Sua Magestade facilitar de todos os modos possíveis esta utilíssima disposição: Há por bem de permitir que sejam livres de Direitos de Entrada nessa capitania todos aquelles escravos que a Ella forem, para ser re-exportados para o Pará.²⁰⁸

²⁰⁷ SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasilicas: o tráfico interno de escravos em direitura à Amazônia, C. 1778- C. 1830*, 2013. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História, UFPA, Belém. p. 42

²⁰⁸ Idem, p.210.

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

[...] bastava para isso que por três ou quatro anos em lugar de desembolsar 40, desembolasse 80; 40 para suprir as despesas do Pará 40 para dar por empréstimo a um negociante, ou a uma sociedade d'elles que o quisesse com a obrigação de os negociar anualmente em escravos nos portos e traze-los anualmente também em direitura ao Pará, havendo de restituir a quantia adiantada nos cofres Reaes d'elle três ou quatro anos depois de recebida.²⁰⁹

A sugestão do governador do Pará a respeito da maneira mais direta de a Coroa promover o comércio de cativos no Pará, ia de encontro ao desejo dos funcionários, negociantes e agricultores que, de algum modo, se envolviam no tráfico. A proposta elaborada por D. Francisco Maurício foi encaminhada pelo secretário do Ultramar, D. Rodrigo Coutinho, a D. Miguel de Melo, o governador de Angola. A carta, em resposta ao Pará, foi enviada em 1799 e nela o governador de Angola trata sobre “a introdução d'escravos nesta capitania por conta da real fazenda”; todavia, o retorno que D. Miguel deu não foi tão animadora, “até ao presente eu duvido entrar em proposta a esse respeito”, a isenção de impostos ocorria regularmente nos navios que saíam de Angola, no entanto, escravos saídos por conta da real fazenda, sem retorno financeiro imediato, pareceu excessivo ao governador de Angola que não chegou a executar as ordens de D. Rodrigo Coutinho.²¹⁰

O governador de Angola D. Miguel Antônio de Melo, participou dos mesmos círculos dos irmãos Coutinho, com quem mantinha relações de proximidade. Durante seu governo (1797-1802), Miguel recebia as ordens de D. Rodrigo Coutinho, dessa maneira devia implantar as determinações do Secretário do Ultramar, dentre as quais havia a isenção de impostos e o estímulo ao envio de navios com escravizados ao Pará. Entretanto, D. Miguel Antônio de Melo, no que se referia ao tráfico em direção ao Pará,

²⁰⁹ Idem, p.240.

²¹⁰ ANRJ, AN_42, 97, vol,20, Doc 141.

propunha providências quanto a escravidão para se evitar a compra desnecessária de escravos – ele escreveu em 1800 recomendando que no Pará

[...] se não consinta nenhum só escravo celibatário, regulando-se a maneira porque os senhores os deverão tratar e principalmente as mulheres nos tempos de prenhes, parto e criação dos filhos, matéria esta muito digna da piedade de Sua Alteza Real e que necessita muito de remédio para que cessem as desumanidades, tiranias e escândalos que com tanta frequência se observam nas colônias portuguesas as quais infinitamente ultrajam a Religião, horrorizam a humanidade, e são causa da miséria em que vivem a maior parte dos lavradores do Brasil, que sempre estão despendendo grossas quantias na compra de novos escravos que supram a falta dos que lhes morrem, ou aliás abandonando suas culturas, e trabalhos por não terem meios de remediar as necessidades que experimentam.

211

O não pagamento de tributos para os navios que faziam percurso entre Angola e Belém foi largamente utilizado, porém, os donos de navios e capitães não tinham problemas em burlar as leis para adquirir escravizados a preços mais vantajosos. Em 1803, o administrador da Alfândega da capitania do Pará, Joaquim Clemente da Silva Pombo, enviou ofício para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, sobre as fraudes praticadas contra o pagamento dos direitos reais pelos mestres de navios negreiros e seus clientes, no comércio de exportação de escravos de Angola para o Estado do Pará.²¹² No entanto, essas ilegalidades não diminuíram a compreensão da administração portuguesa, em intensificar e fomentar o tráfico, como é possível notar

O governo provisional em Agosto (1814) á Camera e Alfândega por copia um Alvará de 24 de novembro de 1813, no qual o Príncipe Regente considerando os muitos e ponderáveis motivos

²¹¹ AHU. Angola (avulsos). Caixa 97, doc. 18. [Ofício de D. Miguel Antônio de Melo a D. Rodrigo de Souza Coutinho. 5 de novembro de 1800].

²¹² OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as fraudes praticadas contra o pagamento dos direitos reais pelos mestres de navios negreiros e seus clientes, no comércio de exportação de escravos oriundos de Angola para o Estado do Pará. 1803.AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9542.

políticos, que fazem necessário ainda no Estado do Brazil o trazimento dos escravos africanos, e o permitir-se por mais alguns anos este trafego a fim de subsidiar, promover e constituir mais eficiente o desenvolvimento e perfeição de todos os ramos de agricultura e industria, e procurar por uma maior massa de trabalhos mecânicos maior copia e opulência tanto das produçoens naturaes, como da exploração útil.²¹³

No Pará oitocentista, as preocupações com a diminuição de tributos para garantir o fornecimento de escravos via tráfico continuaram. O historiador Maia Bezerra Neto destacou: “Após a independência, em 1822-1823, novas isenções de direitos visavam a facilitar o ingresso de escravos negros no Grão-Pará ”.²¹⁴ A política de intervenção no comércio negreiro no Pará, via desoneração dos impostos, em certa medida atendeu seus objetivos no Grão-Pará, pois a chegada dos navios do litoral africano não cessou até 1841.

²¹³ BAENA, 1969, p. 290-291

²¹⁴ BEZERRA NETO 2012, p.72

Capítulo 2: Do interior da África ao interior do Grão-Pará

2.1 Do norte da África ao norte da América Portuguesa.

O escravizado Mateus,²¹⁵ vivia em Belém e desempenhava funções diversas; pertencia à nação Bijagó, tinha apenas 11 anos. Ana Francisca,²¹⁶ era mandiga, tinha 25 anos, escravizada, também vivia no Pará. Ambos eram africanos de primeira geração. Foram aprisionados em suas comunidades e trazidos até o porto de Bissau ou Cacheu de onde seguiram para o porto de Santa Maria de Belém do Grão-Pará. Provavelmente foram comercializados na primeira década do século XIX. Essa relação entre o norte da América Portuguesa e o norte da África, perdurou e foi intensa.

Os Mandigas, Soninkés, Jalofos, Fulas, Felupes, Banhuns, Cassangas, Baiotes, Balantas, Brâmes, Papéis, Caboianas, Manjacos, Bijagós, Beafadas, Nalus, Pajandicas, saíram dos portos de Cabo Verde, Cacheu e Bissau; desembarcaram aos milhares em Belém e São Luís. Habitavam a região que os portugueses, a princípio, chamaram de “Rios da Guiné de Cabo Verde”, como se verifica nos relatos de André Álvares de Almada²¹⁷ e Francisco de Lemos Coelho²¹⁸. Esses viajantes evidenciaram em seus relatos, povos, culturalmente multifacetados.

O arquipélago de Cabo Verde é formado pelas ilhas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal, Boa Vista, Maio, Santiago, Fogo e Brava. Foi local da primeira experiência lusa em África,²¹⁹ que formatou uma sociedade “mestiça” / “crioula”

²¹⁵Autos de Inventários dos bens de José Lopes da Fonseca, ano, 1810. Tabelião Perdigão de Oliveira (Cartório Sarmento) Centro de Memória da Amazônia.

²¹⁶Autos de Inventários dos bens de, Catharina Margarida de Jesus, ano, 1817. Tabelião Perdigão de Oliveira (Cartório Sarmento) Centro de Memória da Amazônia.

²¹⁷ALMADA, André Álvares de. *Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo-Verde Feito pelo Capitão André Álvares d'Almada Ano de 1594*. Leitura, introdução e modernização do texto e notas de António Luís Ferronha. Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1994.

²¹⁸COELHO, Francisco de Lemos. *Duas descrições seiscentistas da Guiné [1684]*. Manuscritos inéditos publicados com introdução e anotações históricas pelo acadêmico de nome Damião Peres. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1953.

²¹⁹CARREIRA, António. *Cabo Verde: Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460-1878)*. Lisboa: Mem Martins, 1983.

ou afro atlântica como chamou Philip J. Havik,²²⁰ pois era essencialmente um local de circulação de indivíduos de culturas, espaços e fenótipos distintos.

O espaço Cabo-Verdiano, durante a colonização portuguesa, serviu de base comercial para as atividades com o continente. Este arquipélago Atlântico manteve uma relação de interdependência com a denominada Guiné. Os primeiros cronistas, a exemplo de André Álvares de Almada e Francisco Lemos Coelho²²¹ estabeleciam em suas narrativas um suposto contínuo territorial entre o espaço insular e o interior do continente africano, no que chamaram de “Guiné de Cabo Verde”, “Rios de Guiné de Cabo Verde”, “Rios da Guiné”. A sobrevivência do arquipélago esteve, a princípio, intimamente relacionada com o trato da Guiné.²²²

²²⁰ HAVIK, Philip J., *A dinâmica das relações de género e parentesco num contexto comercial: um balanço comparativo da produção histórica sobre a região da Guiné Bissau? Séculos XVII e XIX*. Afro-Ásia, 27 (2002), pp.79-120

²²¹ COELHO, Francisco de Lemos. *Duas Descrições Seiscentistas da Guiné*. Manuscritos inéditos publicados com Introdução e Anotações Históricas pelo Académico de Número Damião Peres. Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1953, 26,7 x 19,8 cm., (31) 283 pp., 2 ff. s/n. COELHO, Francisco de Lemos. *Descrição da costa de Guiné desde o cabo Verde athe a Serra Lioa com todas as ilhas e rios a que os brancos assistentes nella navegação*. BNL Res. Cód. 319, 76 fls. 1669.

²²² PUGA, Rogério Miguel. O Discurso (Etnográfico) da Alteridade no Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo-Verde (1594) o Capitão André Álvares de Almada, *Actas do Congresso Internacional “O Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades”*. Instituto de Investigação Científica Tropical e Centro de História de Além-Mar, 2009, publicado em Cd-Rom e on-line na Biblioteca Digital Camões. Disponível em http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/rogerio_miguel_puga.pdf. p.1

Mapa 1. Arquipélago de Cabo Verde



Fonte: CAMBRAIA, Diego, 2005, p. 20

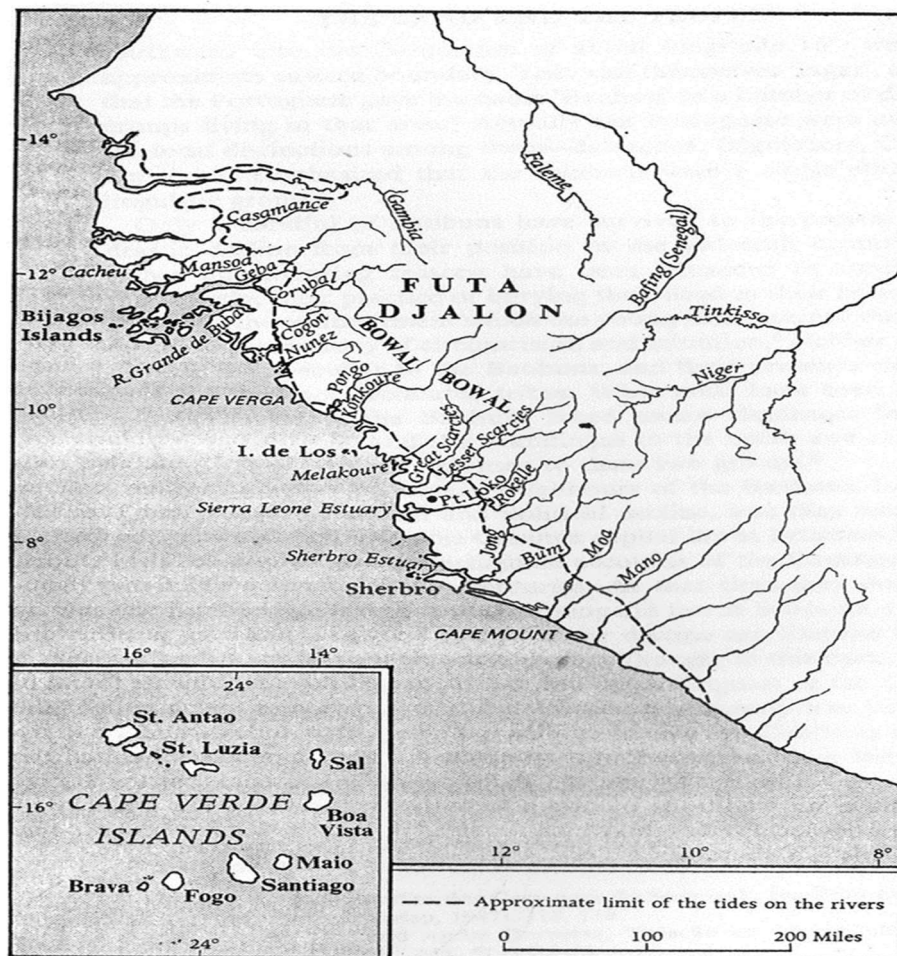
O historiador José da Silva Horta, afirma que, durante o século XVI, tais denominações faziam parte inclusive da documentação administrativa;²²³ o autor destaca que havia uma imprecisão espacial (especialmente durante o século XVI), “cujos significados podiam, consoante o ponto de vista em causa, comportar oscilações relativamente às sub-áreas de comércio que incluíam ou excluíaam”.²²⁴ Essa inexatidão, favorecia às práticas econômicas portuguesas, sem obedecer a princípios geográficos bem definidos – o espaço frequentado pelos lusos e seus descendentes, seria Guiné, mesmo que o alcance dessa presença, nos séculos XVI e XVII, não seja bem nítida. Nessa perspectiva, Guiné poderia “designar toda a área navegável, fosse ela marítima ou fluvial”.²²⁵ Os rios foram fundamentais para estabelecer o comércio entre portugueses e os povos da Guiné; o mapa abaixo indica os rios do espaço que nos referimos aqui como Guiné.

²²³ HORTA, José da Silva. *O nosso Guiné: representações luso-africanas do espaço guineense (sécs. XVI-XVII)*. Actas do Congresso Internacional “O Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades” (Lisboa, 2-5 de Novembro de 2005, FCSH da Universidade Nova de Lisboa, organizado pelo Centro de Estudos de História de Além-Mar e pelo Instituto de Investigação Científica Tropical), Instituto de Investigação Científica Tropical e Centro de História de Além-Mar, 2009, p.2

²²⁴ Idem, p.3.

²²⁵ BALENO Ilídio Cabral e SANTOS, Maria Emília Madeira. *Linha de atracção, repulsão e compressão (Arquipélagos e Costa Ocidental Africana)*, Cascais, Patrimonia, 1998 (sep. Limites do Mar e da Terra, Actas da VIII Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia, pp. 147-152), p. 147.

Mapa 2. Rios da Guiné e Futa Jalon



Fonte: RODNEY, Walter, 1970, p. 5

Essa designação ampla de “Guiné de Cabo Verde” (Senegâmbia, Alta Guiné e Cabo Verde) correspondia a África Atlântica entre os Rio Senegal e a Serra Leoa, como registrou, em 1594, o luso-africano André Álvares de Almada, natural de Santiago. Em sua descrição diz que “quiz escrever algumas cousas dos Rios de Guiné do Cabo Verde, começando do Rio do Sanagá, até a Serra Leôa, que he o limite da Ilha de Santiago”.²²⁶ O historiador Antonio Carreira²²⁷ afirma que o termo “Guiné de Cabo Verde”, corresponderia a todos os rios e portos compreendidos entre Beseguiche e Serra Leoa. Tal região, segundo Beatriz Carvalho dos Santos, foi uma “região de fusão de culturas e

²²⁶ ALMADA, André Alvares de. 1597, p.1

²²⁷ CARREIRA, Antonio. *Os Portugueses nos Rios de Guiné (1500-1900)*. Lisboa: Litografia Tejo, 1984.p. 15

homens, dentre estes, judeus, muçulmanos e católicos”, um perfil cultural notadamente multifacetado.²²⁸

O navio mercante de nome Comerciante, chegou no porto de Belém em 1805.²²⁹ Saiu da “Guiné Portuguesa”, de acordo com a documentação. Nesta embarcação vieram 492 pessoas – dentre os escravizados, somente 412 chegaram vivos, pois no percurso marítimo morreram 80, número vultoso principalmente se considerarmos que este era o menor percurso entre a costa africana e o porto de Belém do Grão-Pará. Os ventos e as correntes marítimas faziam com que o trajeto entre a Guiné e o porto de Belém fosse realizado de maneira mais rápida, o que já não ocorria com navios que viessem de algum ponto do Atlântico Sul.²³⁰ Alguns anos depois, em 1811, o mesmo navio fez novamente o percurso Guiné Portuguesa-Belém do Grão-Pará.²³¹ É instigante que, em pleno século XIX, a documentação use o termo Guiné Portuguesa como referência espacial, pois se refere a uma área enorme e imprecisa.

A conexão entre o norte do continente africano e o norte da América Portuguesa perdurava desde o século XVII, pois se buscou uma conexão entre Maranhão e Guiné.²³² De acordo com Rafael Chamboleyron,²³³ tal conexão tinha por objetivo resolver os problemas decorrentes da proibição da escravização e da escravidão indígenas no Estado do Maranhão e consolidar a presença portuguesa na Guiné. Todavia, o termo Guiné ou Guiné Portuguesa ou “o uso mais restrito de “Guiné” e termos associados que se vulgarizou não estava isento de ambiguidades e estava longe de ser neutro, correspondendo a diferentes e por vezes contrastantes percepções do espaço africano”.²³⁴

²²⁸ SANTOS, Beatriz Carvalho dos. *Por uma história da 'Guiné de Cabo Verde': das perspectivas às possibilidades de um estudo cultural. (séc XV a XVII)*. 2012, Disponível em: <http://www.encontro2012.mg.anpuh.org/site/anaiscomplementares>

²²⁹ Viagem de número 46383 na base de dados.

²³⁰ Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de ALENCASTRO, 2000, p. 57-63; DOMINGUES, *Ibid.*, pp. 585-486; BARROSO, 2009, pp.52-56.

²³¹ Viagem 46386

²³² Quando foi instituído como unidade administrativa diferente do Brasil em 1621, o estado estava diretamente ligado a Lisboa. Instalado em 1621, o Estado do Maranhão foi instituído como unidade administrativa diferente do Brasil em 1626, foi temporariamente extinto em 1642 e logo reconstituído em 1654, com a denominação de Estado do Maranhão e Grão-Pará, sendo São Luís sua capital. Tanto a extensão quanto os limites do Estado permaneceram o mesmo, pelo menos até 1656, quando a capitania do Ceará passou a subordinação do Brasil

²³³ CHAMBOULEYRON, 2006. p. 95.

²³⁴ HORTA, José da Silva, 2009, p.2

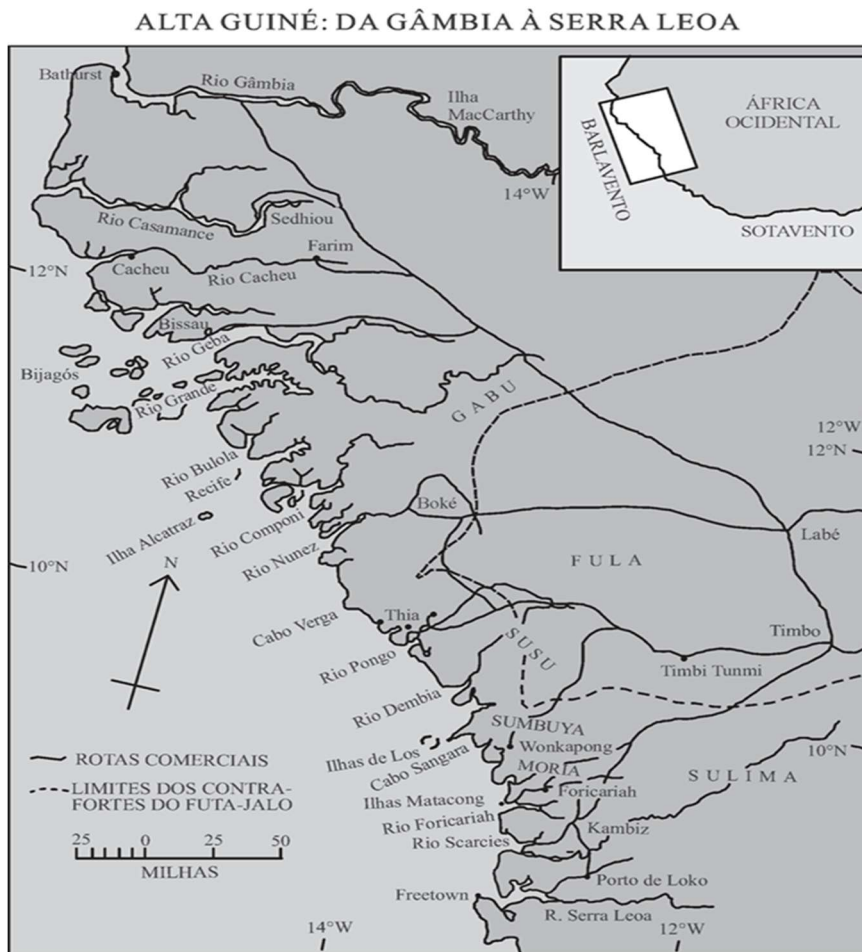
A historiografia dividiu a zona costeira atlântica em Guiné Superior ou Alta Guiné, indo do Senegal ao Cabo de Palmas, e Guiné Inferior ou Baixa Guiné, indo do Cabo de Palmas ao Delta do Níger, na baía do Biafra. Essa é a delimitação empregada pelo historiador Walter Rodney, no seu clássico trabalho “A History of the Upper Guinea Coast 1545-1800”,²³⁵ onde a expressão “Upper Guinea Coast” designa a costa compreendida entre a Gâmbia e o Cabo Mount, como é possível localizar no mapa nº 3 Na leitura espacial e histórica de Carlos Lopes, a Alta Guiné seria o espaço entre a Gâmbia e a Serra Leoa.²³⁶ O historiador Christophe Wondji amplia tal região, em sua perspectiva a Alta Guiné se estende dos atuais Casamansa à Costa do Marfim, considerando uma perspectiva antropológica.²³⁷

²³⁵ RODNEY, Walter. *A History of Upper Guinea Coast 1545-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1970

²³⁶ LOPES, Carlos. O kaabu e os seus vizinhos: Uma leitura espacial e histórica Explicativa de conflitos. *Afro-Asia*, Salvador, v. 32, 2005, p. 13.

²³⁷ WONDJI, Christophe. *Os estados e as culturas da costa da Alta Guiné* In: História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell Allan Ogot. – Brasília: UNESCO, 2010.

Mapa 3: Alta Guiné



Fonte: LOPES, Carlos. Kabuu, p. 13

De maneira aproximada, a denominada Alta Guiné corresponderia atualmente mais ou menos aos países de Guiné-Conakri, Guiné-Bissau, Serra Leoa, Senegal e Gâmbia, e era o principal escoadouro das trocas comerciais estabelecidas pelo tráfico transaariano durante os séculos XV e XVI. Se diminuirmos a escala espacial, teremos a região entre as bacias dos rios Senegal e Gâmbia: a Senegâmbia. O comércio Atlântico a partir do século XV permitiu/implicou sensíveis modificações econômicas, sociais e políticas²³⁸ nesta região. A Senegâmbia é definida geograficamente por David Eltis na

²³⁸ BARRY, Boubacar. *A Senegâmbia do século XVI a XVIII: a evolução dos Wolofes, dos Sereres e dos Tukulores*. In: História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell Allan Ogot. – Brasília : UNESCO, 2010. 1208 p.

Base de Dados do Comércio Transatlântico como “qualquer lugar ao norte do rio Nunez. Serra Leoa vai do rio Nunez até imediatamente a oeste de do cabo Mount inclusive”.²³⁹

Por volta do século XV a Senegâmbia havia adquirido uma forma identificável como uma unidade demográfica, econômica, bem como em todos os aspectos de uma organização política. Ela manteve essa identidade, de um modo geral, até o início da conquista colonial no final do século XIX.

Para Boubacar Barry, a grande Senegâmbia possuía uma vasta história.²⁴⁰ No trabalho de Ibrahima Thiaw a respeito da região, fica evidente que se tratou do mosaico de espaços e populações, cujos espaços eram configurados em decorrência de conflitos, negociações e acordos ao longo dos anos.²⁴¹ Segundo Trajano Filho, toda a área tem a foz do rio Senegal como extremo setentrional e a foz do rio Gâmbia como ponto terminal, ao sul. Sua fronteira oriental não é bem delimitada, alcançando, porém, o vale do médio Senegal (Futa-Toro) e o alto Gâmbia que era a Senegâmbia.²⁴² Os principais grupos e sociedades existentes nessa região, de acordo com Wilson Trajano Filho, eram wolof, tucolor, serer, mandinga, soninke, khasonke, bamana (grupos de origem mande), jola (assim como grupos menores dele derivados), banhun, cassanga, baiote, balanta, tenda (bassari e coniague), manjaco, mancanha, papel, bijagó, beafada, pajandinca, jalonke, fula (e também seus sub-grupos do Futa-Jalom), nalu, sosso, baga, landuma, temne, bulom, kissi, vai e kpele.²⁴³

Esses grupos étnicos eram violentamente colocados nos navios e trazidos aos milhares para os portos de São Luís e Belém. As principais vítimas do tráfico na Senegâmbia, surgirão dos conflitos políticos para manutenção do poder na região,

²³⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyage/about>

²⁴⁰ BOUBACAR, Barry. *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*. Trad. Ayi Kwei Armah. New York: Cambridge University Press. 1998.

²⁴¹ THIAW, Ibrahima. *História, cultura e construções identitárias na Senegâmbia*. Afro-Ásia, Salvador, n. 45, p. 9-24, 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0002-05912012000100001&lng=en&nrm=iso>. acesso em 07 fev. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912012000100001>.

²⁴² TRAJANO FILHO, Wilson. *Uma experiência singular de criouliização*. In *Série Antropologia*, n° 343, 2003. p. 5.

²⁴³ TRAJANO FILHO, Wilson. *Uma experiência singular de criouliização*. In *Série Antropologia*, n° 343, 2003. p 10.

somadas ao desejo de obtenção de armas e artigos de luxo;²⁴⁴ esses conflitos, alimentados pelos portugueses, permitiram que os navios fizessem sua carga humana e atravessarem o Atlântico. Em relação a quais eram as nações desta região majoritariamente mais vitimadas nesse processo, os autores divergem.

O clássico trabalho de Walter Rodney sobre a Alta Guiné, indica que seriam os povos que viviam no planalto rochoso, o Futa-Jalon (indicado no mapa de Rodney), que fora rodeado por impérios como o Mali e Kabuu; os conflitos gerados nesse território, teriam alimentado o comércio negreiro português na região.²⁴⁵ Do interior, os principais grupos vindos para Belém e São Luís seriam os mandigas e fulas. A interpretação de Walter Hawthorne²⁴⁶ é oposta – para o historiador, eram os povos litorâneos que, em sua maioria, os navios tragavam e deixavam nos portos da Amazônia lusa. Os grupos étnicos litorâneos eram fundamentalmente bijagós, balantas, floup, papel e banhun.²⁴⁷

As milhares de vítimas da escravidão na Senegâmbia, ocorreram em função dos conflitos, das acusações de feitiçaria, da condenação por crimes diversos. Contudo, para a manutenção das engrenagens, que transformava os cativos em mercadoria, era necessário os agentes intermediários; eram eles, pessoas importantes que garantiram a saída da “carne humana” de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, fazendo com que chegassem nas colônias espanholas, no caribe e majoritariamente em São Luís e Belém. No caso de Cacheu e Bissau, as mercadorias que alimentavam o comércio de africanos, precisavam chegar aos agentes comerciais locais. Em 1780, o secretário de Estado da Marinha, indica como esse comércio era mobilizado:

Consiste a propperidade das mesmas ilhas, em que haja quem tenha cabedal para transportar as ditas fazendas assoltidas, com outras da Europa aos domínios da costa de África, taes como Bissão, Cacheu, Geba, Zegichor e Farim, que possa fiar as ditas fazendas aos negros comerciantes, daquela costa e resolver o

²⁴⁴ BOUBACAR Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade* (New York: Cambridge University Press, 1998).

²⁴⁵ RODNEY, Walter. *History of the Upper Guinea Coast, 1545-1800*. New York: Oxford University Press, 1970.

²⁴⁶ HAWTHORNE, W. *From Africa to Brazil: Culture, Identity and Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

²⁴⁷ Idem, p. 92.

empate delas em quanto as levão ao sertão e a vendem e trocã por escravatura, cera, marfim.²⁴⁸

Quem ocupava esse papel de “negros comerciantes” na verdade eram mestiços que costumavam ser os intermediários, esses afro-portugueses ou crioulos/mestiços, conseguiam acessar via imersão/inserção cultural tanto europeus, quanto africanos. O uso do termo crioulo e/ou mestiço não é consensual; por vezes é utilizado de forma ambígua, todavia, aqui será utilizado na perspectiva de Roquinaldo Ferreira, pois, refere-se, essencialmente, a interação cultural dos sujeitos na África Atlântica.²⁴⁹ Os comerciantes crioulos, na Alta Guiné, eram responsáveis pelo controle da rede mercantil, onde o produto principal eram os escravizados. Para Diego Cambraia

Essas camadas da população local, que formava o grupo de comerciantes, que controlavam boa parte das relações mercantis, combinavam muitos elementos da cultura portuguesa em seu estilo de vida: roupas oriundas da metrópole, no uso do crucifixo – apesar de não assumir totalmente o catolicismo como religião – e a adoção de nomes portugueses. Nesse sentido, esse movimento de aculturação que ocorreu em um processo de longa duração, pode ter aproximado esses comerciantes mestiços dos poucos portugueses que se estabeleciam nas praças de Bissau e Cacheu, ou que estavam apenas de passagem para negociar escravos.²⁵⁰

O negócio de mercadoria humana envolvia uma extensa rede de agentes dispersos no litoral africano. Os pumbeiros, tangomaos e/ou lançados, faziam parte dessa teia comercial; avançando do litoral para o interior havia ainda os sertanejos:

(...) No interior, o sertanejo ficava fora do alcance das autoridades portuguesas. Se era desertor ou foragido beneficiava da imunidade que lhe concediam a extensão e a virgindade do país. Se era apenas aventureiro ambicioso beneficiava de uma

²⁴⁸ Parecer (minuta) de Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e Conquistas Ultramar, sobre extrato da Consulta ao Conselho Ultramarino referindo se a invasão dos franceses a um porto. IHGB. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania IHGB DL85, 03, 42

²⁴⁹ FERREIRA, Roquinaldo. *Ilhas Crioulas: o Significado Plural da Mestiçagem Cultural na África Atlântica*. Revista de História 155 (2º - 2006), 17-41.

²⁵⁰ MARTINS, Diego de Cambraia. *O Tráfico de Escravos nos Rios da Guiné e a Dinâmica da Economia Atlântica Portuguesa (1756-1807)*. Dissertação de Mestrado em História – Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em História Econômica, 2015, p. 88

grande liberdade em relação às regras da sociedade europeia. Havia, porém, uma contrapartida: a sua integração e defesa em relação ao meio africano. Também aí havia leis rígidas e regras a cumprir, para acautelar uma convivência prolongada possível.²⁵¹

Essas funções intermediárias eram realizadas por pessoas que tinham origens diferentes (portugueses, espanhóis, holandeses, ingleses, podendo incluir africanos) que viabilizaram os encontros que culminaram em negócios. No entanto, ser crioulo/mestiço era comum para estes negociantes costeiros. Os Jalofos, talvez, tenham sido importantes parceiros comerciais, pois, em 1809, um documento elaborado para fazer a descrição geográfica, social e política de Cabo Verde, menciona a participação dos grupos Jalofos intermediários

A capitania das ilhas de Cabo Verde he composta de 8 ilhas habitadas e duas desertas, não contando vários ilhéus insignificantes: as ilhas habitadas são- S. Thiago- Fogo-Brava-Boa Vista- São Nicolau- São Vicente – Santo Antão- as desertas são- Ilha do sal e a de Santa Luzia- essas ilhas são ligadas na zonas tórridas [...] Quando no XV século descobrião estas ilhas, se achou unicamente povoada a de São Thiago e segundo a tradição antiga estes habitantes foram propagados pelos negros Jallofos q da vizinha Costa de Guiné, ou fugindo em canoas, dos seus inimigos ou lançados ao mar com forte brisa de vento e correntes d' agua a estes se refugiaram naquelas ilhas.[...] pelo comercio e trato com os negros do paiz e com as q sucessivamente vinhão como escravos da Guiné, se forão propagando de sorte, q hoje a exceção de pouquíssimos cazas todos esses habitantes são pretos ou pardos.

Os pumbeiros eram aqueles que representavam os interesses portugueses no negócio cuja principal mercadoria era a humana. Eles eram uma espécie de representante legal dos portugueses. Os lançados ou tangomaos, segundo Antonio Carreira, eram todos os cristãos novos que se instalassem nos rios e portos africanos sem a devida licença régia ; essa perspectiva sobre lançados pode ser ampliada, já que mulheres africanas comumente eram tangomaos. Philip Havik disse que essas mulheres, eram como janelas

²⁵¹ SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos caminhos de África: Serventia e Posse*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p.8

para perceber o outro mundo.²⁵² Os comerciantes que atuavam como intermediários no interior do continente eram chamados sertanejos.

2.2. Do sul da África ao norte da América Portuguesa

No caso da região de Angola, as relações entre portugueses e africanos eram econômica, política e culturalmente intensas.

[...] a costa angolana e algumas partes do interior eram caracterizadas por uma dinâmica cultural e social altamente amalgamada. De um lado, os africanos se apossavam de elementos da cultura européia para reforçar as hierarquias sociais entre eles. De outro, algumas partes do aparelho legal da colônia e do tecido cultural e religioso da “Angola portuguesa” eram baseadas em instituições africanas.²⁵³

Essa perspectiva cultural é fundamental, para compreensão dos mercados de Angola, pois era o centro de escravizados no Atlântico Sul; tais mercados de escravos lidavam cotidianamente com várias culturas e por elas eram influenciados, porque lidar com culturas distintas era inerente a esta atividade. Essa interação, que ocorreu nas comunidades ao longo do Atlântico, teria formado uma comunidade Atlântica.

Os pesquisadores Law e Mann possuem trabalhos fundamentais a respeito da comunidade atlântica e, para identificar uma, seria necessário observar o “desenvolvimento de uma comunidade de pessoas que se relacionam e compartilham práticas culturais cuja ponte era o Atlântico”.²⁵⁴ Os autores elaboraram tal conceito

²⁵² Para Senegambia HAVIK, Philip. J. *Comerciantes e concubinas: Sócios estratégicos no comércio Atlântico na costa da Guiné*. In: II Reunião Internacional de História de África: A Dimensão Atlântica da África. São Paulo, CEA/SDG-Marinha, 1996. p. 161-179. _____. *Ilhas Desertas: impostos, comércio, trabalho forçado e o êxodo das Ilhas Bijagós (1915-35)*. In: Keese, Alexander (Ed.). *Trabalho forçado africano - articulações com o poder político*. Porto: Campo das Letras, 2007. p. 171-189.

²⁵³ FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural exchange in the atlantic world: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012, p.12

²⁵⁴ LAW, Robin; MANN, Kristin. *West Africa in the atlantic community: the case of the slave coast*. *The William and Mary Quarterly*, 3rd Ser., v. 56, n. 2, African and American Atlantic Worlds, p. 311, Apr. 1999.

pensando fundamentalmente o que ocorreu em Lagos e Ouidá. Na perspectiva de Kristin Mann, houve a formação de uma comunidade atlântica multilateral e espalhada em toda a costa oceânica, sem fluxos culturais diretos, mas de dispersão cultural multifacetada no Atlântico.²⁵⁵ Nessa ótica teria ocorrido o surgimento e alterações de todas as culturas e identidades que circulavam pelas margens do oceano. Todavia, em Angola, na perspectiva desses autores, não teria ocorrido a formação de uma comunidade Atlântica. Segundo Pantoja:

Os moradores de Luanda, originários de várias regiões, africanas, europeias e americanas, estavam envolvidos com o comércio de escravos em todos os setores do seu cotidiano. Eram proprietários e comerciantes de escravos: os militares, funcionários, religiosos, lojistas, pequenos comerciantes e degredados. A variável era a proporção da propriedade, segundo o setor dos negócios que estivessem integrados poderiam ser mais ou menos ricos e poderosos.²⁵⁶

O tráfico era o negócio central de Angola sob influência portuguesa. Os moradores da capital Luanda, eram provenientes de lugares diferentes do Atlântico, mas Law e Mann disseram que o conceito de comunidade Atlântica não era aplicável a Angola. O historiador Roquinaldo Ferreira, apoiado em ampla documentação e pesquisa exaustiva, discordou de Law e Mann. Para Roquinaldo Ferreira o conceito de comunidade Atlântica, se aplicava a Angola.²⁵⁷ O intercâmbio comercial incluía uma diversidade de sujeitos que se relacionavam. Apesar de destacar as intensas trocas culturais, Roquinaldo Ferreira não defende a tese de que teria se desenvolvido na região de Angola uma “sociedade crioula”. Nesse aspecto, suas análises destoam daqueles trabalhos que defendem a “crioulização em Angola” como o faz Linda M. Heywood.²⁵⁸

²⁵⁵ MANN, Kristin. *Shifting paradigms in the study of the african diaspora and of atlantic history and cultura*. Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies, p.10, 2001. Disponível em: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/714005181>>

²⁵⁶ PANTOJA, Selma. *Redes e tramas no mundo da escravidão atlântica, na África Central Ocidental, século XVIII*. História Unisinos, v. 14, n. 3, p. 238, set./dez. 2010a

²⁵⁷ FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012, p.12

²⁵⁸ Tex HEYWOOD, Linda. (Org.) *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Editora Contexto, 2008. 222 p.

Os comerciantes que transitavam cotidianamente em Luanda, buscando manter uma posição social de destaque – mantinham negócios diversos – porém, essas atividades estavam sempre entrelaçadas ao tráfico. Segundo Cândido:

Os comerciantes consolidaram sua posição social adquirindo escravos, protegendo dependentes e mantendo uma série de pequenos negócios, como tavernas e vendas. Eles também investiram em um estilo de vida aristocrata que requeria um grande séquito de escravos e uma casa imponente.²⁵⁹

Para a região de Angola, os trabalhos de Joseph Miller²⁶⁰ buscam explicar que as demandas por cativos na América foram atendidas graças às guerras provocadas pelo aumento na demanda de cativos, notadamente na segunda metade do século XIII. Na perspectiva de Joseph Miller, a fronteira da escravidão estava em permanente mudança, pois estava sempre avançando do litoral ao sertão de Angola. Sobre as fronteiras em Angola no século XVIII, o trabalho de Catarina Madeira Santos destaca que, no século XVIII, era

(...) um espaço extremamente dinâmico, em construção e de fronteiras flexíveis, determinadas por razões militares, comerciais ou simplesmente culturais. A fronteira esta em constante construção, obedece a avanços e recuos, causados por interesses convergentes entre a colônia e os poderes africanos, ou pelas guerras entre si.²⁶¹

Os escravizados eram fundamentalmente resultado do produto de conflitos que, liderados por reis e sobas, ocorriam em diversos lugares, incluindo reinos como Matamba

²⁵⁹ CÂNDIDO, Mariana Pinho. *Enslaving frontiers: slavery, trade and identities in Benguela 1780-1850*. Tese (Doutoramento)–York University, Programa de PósGraduação em História, Toronto, jul. 2006, p.117-118

²⁶⁰ MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988; Joseph C. Miller, "Central Africa During the Era of the Slave Trade, 1490s-1850s", in Linda M. Heywood (org.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002), pp. 21-69; MILLER, Joseph C. "Restauração, reinvenção e recordação: recuperando identidades sobre a escravização na África e face à escravidão no Brasil", *Revista de História*, n. 164 (2011), pp. 17-64

²⁶¹ SANTOS, Catarina Madeira. *Um governo "polido" para Angola. Reconfigurar dispositivos de domínio. (1750 - c.1800)*. Tese de Doutorado. Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Lisboa, 2005, p.16

e Cassanje; resultaram em aprisionamento de pessoas transformadas em escravas, ocorrendo do litoral até o interior. No entanto, Joseph Miller sugere que, na segunda metade do século XVIII e na primeira do XIX, os aprisionados em conflito eram majoritariamente do sertão/ interior de Angola.

O historiador Roquinaldo Ferreira relativiza a tese de Joseph Miller ao descrever processos de aprisionamento que não são violentos e sim burocráticos, assim como evidencia que no litoral ou próximo das zonas costeiras que estavam sob influência portuguesa, havia, da mesma maneira, aprisionamentos de pessoas que alimentavam o tráfico transatlântico.²⁶² Esse processo de aprisionamento, transporte e venda de escravizados no interior da África, tinha nas feiras um local importante na formação do comércio de escravos. Do interior para a costa africana, entretanto, a influência, em maior ou menor grau, dos portugueses nessa feiras, poderia intensificar as relações comerciais e a influência dos portugueses no interior, como descreveu Carlos Couto

A problemática da criação de feiras certas e invariáveis, em locais previamente escolhidos pelos governadores, põe-se desde os alvares do século XVIII. A sua existência, e as suas vicissitudes no decurso de dois séculos de história, prende-se diretamente com as delimitações comerciais estabelecidas no sertão por esse tempo. Na verdade, logo após haver confirmado a política restritiva fixada por Luís Mendes de Vasconcelos, João Correia de Sousa, tendo em vista a manutenção das relações comerciais, e desejando obstar aos inconvenientes que motivaram a tomada de posição do seu antecessor, criou, para o efeito, nas vizinhanças dos presídios, três feiras: a do Dongo, situada entre Cambebe e Massangano, na margem do Cuanza; a de Beja, na mesma margem do Cuanza, a seis léguas das famosas pedras de Pungo- Andongo; e a de Lucamba, na margem direita do rio Lucala, perto de Ambaca.²⁶³

Os lusos buscaram criar feiras, algumas delas próximas aos presídios portugueses que eram espécies de forte, onde se fazia presente a autoridade lusitana, as trocas

²⁶² FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

²⁶³ COUTO, op. Cit, 1972, p.215

comerciais e formas de exercer poder. Entretanto, o governo português aplicava a tributação e tentava controlar os preços altos, gerando descontentamento nos africanos. O domínio sobre as feiras do interior era dos africanos, que permitiam ou não a entrada de mercadores portugueses nas feiras dominadas por eles.²⁶⁴ Os sobas exerciam controle sobre feiras importantes, como a de kasanje que foi a feira mais importante na segunda metade do século XVIII. A relação entre funcionários portugueses, como os governadores e capitães mores, com as lideranças africanas, como os sobas, e seus séquitos os tandalas (conselheiros principais), os macotas (conselheiros) e os macunzes (embaixadores),²⁶⁵ criaram as relações políticas necessárias para que a região de Angola ofertasse quantidade expressiva de escravos dispersados ao longo do Atlântico.

Em sua viagem por Angola em 1841, o naturalista Georg Tams, descreveu a chegada de caravanas com escravizados vindos do interior e que chegavam em Luanda. Esse trânsito de caravanas era permitido ou negado pelos sobas. Nas caravanas, os cativos chegavam enfileirados, com as mãos atadas atrás das costas, ou com cordas no pescoço acompanhando a cáfila. Quando o número de cativos era expressivo, as medidas de segurança eram adotadas, pois os condutores tinham medo de serem mortos enquanto dormiam. Mesmo com a desgastante e longa caminhada, sempre havia tentativas de revoltas. As tentativas de liberdade não cessavam, antes de entrar no navio, alguns tentavam se jogar no mar.

Era massivo o número de indivíduos transformados em prisioneiros e comercializados. Os escravizados africanos foram os que numericamente mais chegaram ao Brasil, notadamente nos portos do Sudeste brasileiro; por se tratar de milhares de pessoas, fica mais difícil apontar a quais grupos étnicos pertenciam. A identidade dos centro africanos, na perspectiva de Robert Slenes, os africanos centro ocidentais que estiveram sob influência lusa, eram quase todos aqueles que falavam línguas bantu:

[...] se olharmos apenas os povos mais duramente atingidos pelo comércio de escravos: os do grupo linguístico que inclui Kikongo (falado pelos kongos, nos dois lados do baixo rio Zaire) e os da

²⁶⁴ Cf ORIOLI, Júlia Porfirio. *Identidade e mobilidade na comunidade de comerciantes de escravos em Angola no final do século XVIII*. UNB, Brasília, 2013, p. 44-46.

²⁶⁵ Cf CARVALHO, Flávia Maria de. *Os homens do rei em Angola: sobas, governadores e capitães mores, séculos XVII e XVIII*. UFF, Niterói, 2013.

família de línguas da savana ocidental. Área mais ou menos correspondente à atual Angola, que inclui kibundu e umbundu (falados pelos mbundu e ovibundu, respectivamente nas hinterlândias de Luanda e Benguela). Os dois grupos se originaram numa corrente de expansão migratória e de integração com autóctones que atravessou a floresta tropical ao sul dos Camarões.²⁶⁶

Dos barracões onde ficavam confinados antes de embarcar, alguns cativos costumavam fugir, porém nem sempre eram fugas exitosas. Em 1778,²⁶⁷ nos barracões de Bissau e Cacheu, cerca de oitenta e seis cativos morreram. O que ocasionou esse número de mortos foi a rebelião que essas pessoas promoveram nos barracões em que estavam confinadas. Esses óbitos ocorreram quando as rebeliões eram reprimidas ou por afogamentos durante a fuga dos barracões. Rebelião e mortes por afogamento não eram raras, pois os cativos sempre se rebelavam. Nos barracões de Luanda as fugas também ocorriam com regularidade. Em 1781, dezenas de escravizados destinados ao Pará escaparam e não chegaram a ser capturados novamente.²⁶⁸

O Atlântico permitiu intensas trocas culturais e comerciais entre suas margens. O historiador Alberto da Costa e Silva,²⁶⁹ chegou a comparar as margens do oceano com as de um rio, demonstrando a proximidade permitida pelo comércio de trabalhadores escravizados entre Brasil e África. Os navios eram fulcrais para tal atividade comercial. Relativo ao navios negreiro o historiador Marcus Rediker escreveu

O amplo e bem armado navio negreiro era uma poderosa máquina de navegação, mas era também algo além disso, algo sui generis, como o sabiam Thomas Gordon e seus contemporâneos. Era também uma feitoria e uma prisão, e nessa combinação reside sua índole e seu horror. A palavra *factory* (feitoria) começou a ser usada em fins do século XVI, quando se deu a expansão do comércio global. Ela deriva da palavra *factory* era “um estabelecimento para comerciantes que faziam negócios num

²⁶⁶ SLENES, Robert. *Africanos Centrais*. In; SCHWARCZ, Lília; GOMES, Flávio (orgs.) *Dicionário da Escravidão e Liberdade*, São Paulo: Companhia da Letras, 2018, p.66-67

²⁶⁷ *Relação dos Escravos falecidos*, CARREIRA, 1969, p. 133-134

²⁶⁸ *Resumo dos escravos adquiridos e faturados em Angola*, CARREIRA, 1969, p136

²⁶⁹ COSTA E SILVA, Alberto da, *Um rio chamado atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003.

país estrangeiro”. Era um posto mercantil de um comerciante.
(...)

O navio era uma feitoria no sentido original do termo, mas o era também no sentido moderno, de fábrica.²⁷⁰

O navio negreiro era um transporte e uma prisão, assim como era lugar de revolta, insurreição e espaço de relações hierárquicas. Todavia, a violência era um fator importante para a manutenção da obediência, da disciplina e para garantir a entrega de trabalhadores às margens do Atlântico.

O Navio Nегreiro não apenas tinha entregado milhões de pessoas à escravidão, mas as tinha preparado para isso. Era uma preparação literal, feita pela tripulação: arranjavam-se os corpos dos escravos para serem vendidos; cortavam a barba e os cabelos dos homens; tingiam de preto os cabelos grisalhos; untavam-lhes o tronco com azeite de dendê. A preparação também implicava a submissão à disciplina da escravidão.²⁷¹

Na tripulação, o capitão ocupava lugar de destaque; ele mantinha a hierarquia e era importante na efetivação da compra de cativos. No caso da Senegâmbia, a ação dos capitães era essencial na aquisição dos escravizados, como disse Antonio Carreira:

Grande número de vezes eram os capitães dos navios os encarregados de comprar escravos e gêneros. Para o efeito recebiam instruções em Lisboa, bem como mercadorias próprias para estas operações. Munidos do necessário, dirigiam-se com os seus navios aos rios ou portos onde afluíam as cáfilas ou onde estivesse montado o negócio e, ali, transacionavam: permutavam mercadorias diversas por escravos e por gêneros.²⁷²

²⁷⁰ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p.53

²⁷¹ REDIKER, 2011, p.354

²⁷² CARREIRA, 1969, p. 62

Entretanto, os capitães eram sujeitos menos abastados, mas que participavam como patrocinadores deste comércio. Estes agentes segundo Manolo Florentino

eram um dos mais importantes elos de ligação com os comerciantes africanos com quem faziam as negociações. O conhecimento, a experiência e os recursos aí obtidos os levavam a empreender expedições independentes, passando a atuar como comerciantes de escravos.²⁷³

No porto de Belém, dois homens foram identificados desempenhando a função ora de capitão, ora de financiadores de viagens. Entre eles está João Antônio, que financiou e atuou como capitão no navio Nossa Senhora da Boaventura, São Gonçalo e Almas,²⁷⁴ vinda com escravos em 1779. Infelizmente, a documentação não oferece maiores informações sobre este homem. Também, João do Espírito Santo, era capitão dos navios da Companhia desde 1772²⁷⁵ e trazia navios com cativos ao Pará na corveta São Pedro Gonçalves; entretanto, sete anos depois, aparece como financiador de uma embarcação com duzentos e vinte e dois escravos.²⁷⁶ Posteriormente, em 1781, ele aparece como armador de uma viagem com escravos de Bissau em direção ao porto do Pará.

O tipo de embarcação e seu tamanho correspondente, determinavam o número de escravizados que podiam ser transportados, dentro do estipulado na legislação, em cada travessia oceânica. As mudanças no tamanho dos navios possibilitaram ampliar o número de cativos transportados. Para Anaíza Vergolino, "por volta de 1784 (...) é possível ver que o número médio de escravos transportados havia aumentado, a se julgar pela arqueação das embarcações típicas do transporte".²⁷⁷ Os espaços internos dos navios aumentaram, ampliando, por conseguinte, a capacidade de transportar escravos. Vale

²⁷³ FLORENTINO, 1997, p.153.

²⁷⁴ MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, Cx. 84, D. 6905 e MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, AHU- 26 de janeiro de 1780, Pará, Cx84, D. 6921.

²⁷⁵ Base de dados Viagem 19596.

²⁷⁶ Nesta viagem a companhia aparece como financiadora, mas o MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, AHU- 26 de janeiro de 1780, Pará, Cx84, D. 6921 aponta João do Espírito Santo.

²⁷⁷ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.49

mencionar que os navios só poderiam transportar o número de escravos que correspondesse a sua arqueação, caso contrário ocorria um delito.

O português D. Miguel Antônio de Melo havia conhecido diferentes regiões do império português, como capitânicas da Bahia e do Rio de Janeiro, e foi governador de Angola (1797-1802).²⁷⁸ D. Miguel fez parte do círculo dos ilustrados – a questão da escravidão fazia parte de suas reflexões. Acerca desse tema, ele apresentou algumas ponderações à Corte em 1796, sugerindo algumas "imediatas resoluções," relativas ao melhoramento da "condição dos escravos que saiam de Angola e eram transportados para o Brasil", tecendo questões a respeito da arqueação dos navios.

Inspirado no "testemunho de pessoas dotadas de bom juízo e experiência", que afirmavam o descumprimento da Lei de 18 de março de 1784, a qual dava providências para se evitar a disseminação de "moléstias epidêmicas" que provocavam "mortandades calamitosas quanto à humanidade e quanto aos interesses daqueles sujeitos que em semelhante comércio tomam parte".²⁷⁹ Ao comentar o posicionamento relacionado ao transporte e os cuidados no transporte de escravizados, que de D. Miguel fazia, Nívia Pombo destaca as recomendações feitas pelo governador de Angola, relativas a essa questão:

As exigências do governador eram várias e incluíram a preocupação com os víveres, propondo que os mestres dos navios oferecessem alimentos de acordo com os gostos de cada nação transportada de "modo que ao paladar dos negros for mais grato, o que os faz viver alegre, desterrando de seus ânimos a melancolia que a muitos conduz à morte", aumentando também a quantidade servida; um cirurgião e não um "ignorante barbeiro" deveria acompanhar a travessia para assim saber distinguir as doenças, aconselhar o melhor tratamento, assegurar a qualidade dos alimentos e a higiene dos utensílios; as boticas e os instrumentos utilizados para o cuidado dos enfermos, examinados por um professor de Medicina nomeado pelo governador com assistência do Ouvidor; a limpeza dos navios feita a cada dois dias, cuidando de secar bem para que a umidade não prejudicasse a saúde dos escravos; lavar as bocas dos cativos todos os dias com vinagre destemperado e, de

²⁷⁸ SANTOS, 2013, p.312

²⁷⁹ AHU. Angola (avulsos). Caixa 87, doc. 16. [Ofício de D. Miguel Antônio de Melo a D. Rodrigo de Souza Coutinho. 11 de janeiro de 1798].

tempos em tempos, oferecer tabaco para fumar, evitando assim o escorbuto.²⁸⁰

As preocupações de D. Miguel nem sempre eram observadas. Em Angola, as epidemias eram comuns; em Luanda, 1782-1841, foram anos de fome, epidemias ou secas, como informou José Curto²⁸¹ – muitos escravos saídos de Angola nesse período estavam contaminados e/ou doentes e a lei de arqueação era usualmente desrespeitada. O trabalho de Benedito Barbosa evidencia que os maus tratos, alimentação escassa, muitos dias sem contato com a luz solar, falta de higiene nos navios, faziam com que as doenças e as mortes fossem comuns entre os escravos transportados da África ao porto de Belém.²⁸² Os navios negreiros, notadamente os que vinham de Angola, eram reconhecidos pela alfândega de Belém como grandes vetores de contaminação.

A travessia demandava marinheiros especialistas em trabalhos diversos. No caso dos navios que traziam africanos para o Brasil, de acordo com Jaime Rodrigues,²⁸³ onde e como eram recrutados é difícil definir – o comércio de escravos costumava requerer especialização daqueles que trabalhavam nesse comércio que exigia habilidades específicas. O capitão, piloto, segundo piloto, cirurgião e contra mestre, ocupavam os postos mais altos da hierarquia dos navios; abaixo deles estavam os marinheiros e dentre eles havia uma hierarquia entre os brancos e os negros, os livres e os escravizados. Maria Cândido comentou sobre os marinheiros que eram escravizados

alguns marinheiros escravos que os mestres considerem já capazes do trabalho; pois que assim utilizando-se os direitos que devem pagar favorecesse o comércio e arremediasse a falta de homens para a dita ocupação, isto

²⁸⁰ POMBO, 2003, p. 315-316

²⁸¹ CURTO, José C.; GERVAIS, Raymond R. *A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844*. Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 85-138, June 2002. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2002000100085&lng=en&nrm=iso>. access on 14 Feb. 2020. <https://doi.org/10.1590/2237-101X003004004>.

²⁸² BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão Pará Colonial (1755-1819)*. Tese de doutorado em história das ciências e da saúde. Rio de Janeiro, 2019.

²⁸³ 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. p. 160

contudo se não pode prometer com excesso, mas com cálculo prudente, segundo o número da sua tripulação.²⁸⁴

Os marinheiros escravizados costumavam realizar os serviços mais difíceis; os reparos dos cascos do navio estavam entre esses serviços, realizados pelos escravos grumetes. Em 1778, são contabilizados mais de cinquenta escravos grumetes em Bissau.²⁸⁵ Provavelmente trabalhavam fazendo reparos nos navios que circulavam nos rios da costa africana como o Gâmbia, Casamansa, Cacheu, Farim, Geja, ilhas de Jeta, Bijagós e Precise, rios Nuno e Pongo. Dentre os escravizados que eram marinheiros grumetes estavam: Tambá, de nação fula, era serrador; Faram exercia o ofício de ferreiro e pertencia a nação mandiga; João Cabaro, era bijagós. Entre as mulheres trabalhadoras nos navios negreiros estavam: Gênu, que era fula; Janabá, de nação mandiga; e Orango, da nação Bijagó.

A experiência de ser escravo marítimo de senhor a bordo incluía uma vigilância constante. Pertencer aos homens mais bem postos na hierarquia profissional marítima indica algumas possibilidades, nem todas facilitadoras da vida a bordo. Os oficiais costumavam ser os alvos prediletos do escárnio dos marinheiros comuns, e pertencer a algum dos homens mais graduados podia tornar o escravo o elo mais fraco na corrente das vinganças que os marujos cometessem.²⁸⁶

A corveta Correio de Angola veio ao Pará com escravizados em 1795.²⁸⁷ O navio saiu de Angola e estava previsto paradas em Pernambuco, Maranhão e, por fim, Belém. A embarcação comportava algumas centenas de escravizados. Para manter a ordem, fazer reparos no navio, alimentar os escravizados, fazer limpeza, eram necessários marinheiros.

²⁸⁴ CANDIDO, Mariana Pinho. *Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s*. Slavery & Abolition, Londres, v.31, n.3, p.399, 2010; Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, Códice 1630, fl.76-77, 14 de fevereiro de 1794.

²⁸⁵ CARREIRA, vol 2, ano 1988, p. 147

²⁸⁶ RODRIGUES, Jaime. *Escravos, navios e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 - c.1825*. Almanack, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, junho de 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332013000100145&lng=en&nrm=iso>. acesso em 10 fev. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320130508>, p. 154.

²⁸⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_41, 97, vol.15. Doc 72 e 73

O Correio de Angola contava com vinte e dois marinheiros e, destes, seis eram negros; dentre os negros, haviam três escravizados, José, Caetano e Ventura Barboza (pertenciam ao capitão do navio, Manoel Francisco Flamante) e já haviam realizado diversas viagens, o que fazia deles marinheiros experientes, mas estavam abaixo de todos na tripulação.

A tripulação do Correio de Angola era composta pelo capitão Manoel Francisco Flamante, o piloto Silvestre Manoel Pereira da Costa, o segundo piloto Francisco Soares Vieira, o cirurgião Antonio Batista, o contra mestre José Batista Nunes e abaixo desses estavam dezesseis marinheiros brancos: Estevão de Souza, Manoel da Costa, Valentim Gomes, Manoel Pereira, João Nepomuceno, Joaquim Dias de Abreu, Antonio Rodrigues Calado, José Lourenço, Bento da Costa, Antonio José, Luis de Oliveira, André Francisco, Francisco Joaquim, José Correia, Francisco de Oliveira; haviam nesses navios os marinheiros negros forros; eram José da Costa, José Maria, Lourenço do Rozário.

O documento aponta idade, local de origem, familiares desses navegadores e suas aparências. O capitão Manoel Francisco Flamante, tinha quarenta e quatro anos, era natural de Bellas e casado; possuía cabelos compridos, estatura ordinária, cara comprida e olhos azuis. O cirurgião Antonio Batista da Conceição era natural de Bello Monte, tinha vinte e nove anos; tinha cabelos compridos, estatura ordinária, olhos pardos e cara redonda. Para os marinheiros que eram escravos africanos, José, Caetano e Ventura Barboza, não havia informações como idade, filiação, lugar de origem, filiação, idade ou aparência, informa apenas que são escravos do capitão e que já haviam navegado muitas vezes.

Marinheiros negros, escravizados ou livres, fizeram muitas travessias ao longo do Atlântico em direção a Belém do Pará. Para alguns deles, ancorar na orla de Belém significou o fim de sua liberdade. Em fevereiro de 1791, o intendente Geral da Polícia da Corte e Reino emitia uma ordem ao governador da capitania do Pará, “para que remetesse à Corte dois pretos que haviam sido embarcados sorrateiramente e vendidos no Pará como escravos”.²⁸⁸ Eram marinheiros livres que, no Pará, tentavam vendê-los como escravizados. De acordo com Jaime Rodrigues,²⁸⁹ ao tratar desse mesmo incidente, destaca

²⁸⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.202.

²⁸⁹ RODRIGUES, Jaime. *Escravos, navios e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 - c.1825*. Almanack, Guarulhos, n. 5, p. 162, junho de 2013. Disponível em

A polícia lisboeta também podia estar atenta à escravização ilegal de homens negros, sobretudo estrangeiros. Um navio francês naufragado no Tejo em 1791 teve dois de seus marinheiros negros furtados, depois que eles foram a uma mercearia em São Roque e ali se embriagaram ao ponto de perderem os sentidos. Seus nomes eram Anastácio Marçal e João Batista, ambos naturais da Ilha do Príncipe. Depois da bebedeira na mercearia, os dois foram, de noite e “surreticamente”, embarcados em um navio de propriedade de Pedro Nolasco, acordando já em alto mar rumo a Belém do Pará, onde seriam vendidos como escravos. O roubo foi reconhecido como uma violência contra os “miseráveis” e ambos ficaram sob a proteção de Domingos José Frazão, no Pará. Manique mandou prender o dono da mercearia e revelou a intenção de não soltá-lo, aplicando a ele um castigo exemplar “para que outros não pratiquem esta casta de violências”. Pedia, outrossim, que o governador do Grão-Pará mandasse os marinheiros negros de volta à Corte, pois tinha o propósito de “indenizá-los dos jornais.

As idas e vindas no mar, feitas por marinheiros negros que participavam do giro comercial Atlântico, foi trata por Didier Lahon (algumas experiências de tripulantes são destacadas pelo historiador). Seu interesse estava ligado aos marinheiros negros que circulavam entre a metrópole e os portos de São Luís e Belém, após o Alvará com força de Lei de 19 de setembro de 1761 que restringiu o tráfico de escravos para Portugal. Em sua narrativa, Didier nos deixa entrever alguns perfis desses marinheiros africanos

Em 1767, a corveta São Pedro Gonçalves, cujo capitão era Ignácio Luis da Silva, saiu de Lisboa em julho, passou por Bissau onde carregou 127 escravos que transportou para Belém. A tripulação contava com 26 homens entre os quais um preto forro, moço de primeira viagem, Francisco Lopez de 18 anos, provavelmente natural de Lisboa; Manoel da Luz dos Anjos, um moço preto forro de 18 anos, natural de Bissau embarcado pela terceira vez. Os acompanhavam, Christovão da Silva, moço do navio, preto forro de 24 anos, que embarcava havia 12 anos,

natural de Angola, e enfim Francisco António, um pardo forro natural do Pará com 24 anos que navegava havia 5.²⁹⁰

Essas experiências de homens negros livres ou escravizados, africanos ou crioulos, podem ser flagradas igualmente em meados do oitocentos no Pará. Em maio de 1803, José e Pedro Dias,²⁹¹ homens pretos e marinheiros da sumaca "Graça", vindos do Maranhão para o príncipe regente, solicitando que o administrador geral da Alfândega da cidade do Pará lhes passem suas cartas de liberdade – conforme o concedido pelo governador – quando da sua nomeação para servir no real serviço da Marinha em recompensa pelos serviços prestados, antes e após a sua captura, e fuga de uma embarcação francesa aportada no porto de Caiena.

As viagens que fizeram esses marinheiros costumavam ser mais longas de Angola para Belém, do que de Bissau para o mercado do Ver-o-Peso. De maneira geral, os percursos entre a costa africana e o norte da América lusa duravam cerca de quarenta e cinco a noventa dias.²⁹² A rota entre o Atlântico Norte e Belém era mais curta e rápida; já a rota do Atlântico Sul, era mais longa e demorada. Durante o século XVII e a maior parte do século XVIII, a rota mais usual foi a do Atlântico Norte com o norte da América Portuguesa.

2.3. Do Norte para o Sul do Atlântico: a “Angolização” do tráfico no Pará

Ana era uma escravizada da nação papel. No Grão-Pará, ela se uniu a Cristovão, com quem teve os filhos, Valeriano e Honorata, que lhes deram os netos Justa e António.²⁹³ O casal de africanos escravizados Manuel da Costa e Francisca, ambos,

²⁹⁰ LAHON, Didier. *Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX)*. Revista Estudos Amazônicos, Belém, v.6, n.1, p.78, 2011

²⁹¹ REQUERIMENTO de José e Pedro Dias, homens pretos e marinheiros da sumaca "Graça", vindos do Maranhão, para o príncipe regente [D. João], 1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 125, D. 9602.

²⁹² CARREIRA, Antonio. *As Companhias Pombalinas de Navegação Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. p. 51.

²⁹³ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em mil reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de Setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão* vol, 2, p.150, 1988.

tinham sessenta e seis anos e viviam no Grão-Pará. Eram oriundos de Benguela e juntos tiveram dois filhos, Manuel e Joana.²⁹⁴ Essas famílias de africanos são representativas das principais rotas que forneciam trabalhadores africanos no porto de Belém.

Em seu trabalho relacionado ao tráfico, Manuel Nunes Dias²⁹⁵ deixa nítido a rota mais usual no período de vigência do monopólio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão: a Senegâmbia. O autor enuncia que os centros de resgate no ocidente africano, eram fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador; eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Destes elos do tráfico Atlântico, seguiam todos os anos, nos navios da Companhia, milhares de escravos que formavam as carregações de mão de obra, reclamada pelos lavradores do estado do Grão-Pará e Maranhão.

A historiadora Maria Celeste Gomes da Silva²⁹⁶ argumenta que “as conexões estabelecidas entre estas regiões são anteriores a criação da Companhia, ou seja, a empresa monopolista se favoreceu de experiências anteriores a sua criação para remontar em Bissau e Cacheu, redes atlânticas de compras de cativos”.²⁹⁷ A Companhia teria atuado no restabelecimento de antigas rotas comerciais negreiras e assim poder com a inserção de africanos no Maranhão, estimular as lavouras.

De acordo com a mesma historiadora, a atuação da empresa monopolista, durante vinte anos, abriu caminho para que mais tarde – após sua liquidação – comerciantes particulares continuassem a operar nas mesmas rotas negreiras. Assim, a capitania maranhense continuou recebendo majoritariamente cativos africanos provenientes de Bissau e Cacheu. Processo semelhante ocorreu no Pará.

Entre outros fatores, o regime dos ventos nos ajuda a entender porque os portos localizados ao norte do Equador eram importantes fornecedores de trabalhadores para a Amazônia Colonial. Os ventos e as correntes marítimas faziam com que o trajeto, entre a Alta Guiné e os portos de São Luiz e Belém, fosse realizado de maneira mais rápida; o que já não ocorria com navios que viessem de algum ponto do Atlântico Sul em direção

²⁹⁴ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em mil reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de Setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão vol, 2, p.150, 1988.

²⁹⁵ DIAS, 1970, vol. 1, p.470.

²⁹⁶ SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Dimensões atlânticas: notas sobre o tráfico negreiro e as rotas comerciais entre Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800*. Anais do XIX Encontro Regional de História e Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP-USP.2008CD_ROM.p.6-7.

²⁹⁷ Id., Ibid., p.1.

a mencionada região, pois navegaria em águas calmas, aumentando os dias de viagem, a quantidade de água e suprimentos, bem como seria maior a porcentagem de morte da mercadoria humana.²⁹⁸

Benedito Barbosa (2019) mencionou que Luanda foi o porto que apareceu em primeiro lugar em número de mortes nas viagens atlânticas que, somados com os números de Benguela e Cabinda, aumenta para 63% das mortes dos escravizados provindos de Angola no período mencionado. Ainda de acordo com o mesmo historiador, nos navios vindos de Angola com escravizados para Belém, os índices de perdas de vidas em trânsito eram igualmente altos: quase 3 mil africanos entre 1757 a 1819.²⁹⁹ Bárbara Palha, ao delinear os aspectos do incremento do tráfico transatlântico no porto de Belém a partir de meados do setecentos, sobre Angola apontou:

Nas primeiras décadas do século XIX, preços mais módicos foram praticados pelos negociantes de cativos, porém com o agravante de serem os africanos originários dos portos da região centro-ocidental, Luanda e Benguela, já conhecidos pela suscetibilidade ao contágio de doenças pelas próprias condições de saúde local e durante a travessia, que influenciava inclusive na saúde pública da capitania do Pará.³⁰⁰

A navegação entre os portos de Angola e norte da América Portuguesa resguardava suas dificuldades, não somente com as correntes marítimas entre Angola e Pará. Também com Lisboa, como se nota no ofício do governador D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho para o secretário de estado da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a respeito da proposta apresentada pelo mestre de um dos navios daquela Praça, o capitão tenente Manuel da Silva Tomás, relativa às dificuldades de navegação entre o Estado do Pará e a cidade de Lisboa.³⁰¹ Como alternativa posteriormente, em 1802, foi pensada a criação de uma escola de práticos para a navegação na Barra da cidade de

²⁹⁸ Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de ALENCASTRO, 2000, p. 57-63; DOMINGUES, *Ibid.*, pp. 585-486; BARROSO, 2009, pp.52-56.

²⁹⁹ BARBOSA, Benedito, 2019, p. 63 e 245

³⁰⁰ PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão de origem africana em Belém: um estudo sobre demografia, mestiçagem, trabalho e liberdade (c. 1750 - c. 1850)*. Tese Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019, p. 89

³⁰¹ OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8722.

Belém do Pará.³⁰² No entanto, as dificuldades de navegação, não impediram que redes comerciais escravistas, ligadas tanto ao norte, quanto ao sul do Atlântico, fossem estabelecidas no Pará. O mapa abaixo indica as regiões da África com as quais o Pará esteve ligado.

Mapa 4: Portos e regiões da África que comercializavam com Pará



HAWTHORNE, Walter. 2010, p.XIX

³⁰² AVISO do presidente do Erário Régio e secretário de estado da Fazenda D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar visconde de Anadia D. João Rodrigues de Sá e Melo, AHU_ACL_CU_013, Cx. 122, D. 9406.

O rico comerciante João Teixeira de Barros, enviou de Belém seu navio, o Nossa Senhora da Conceição e São Francisco de Paula, para o litoral africano – precisamente aos portos de Benguela e São Paulo de Assunção de Luanda, a capital portuguesa em Angola. O navio se organizou para trazer à capitania do Pará uma armação de 400 a 600 escravizados em 1794.³⁰³ As viagens para Angola eram mais demoradas, pois as distâncias eram maiores se comparadas com os trajetos ao norte do Atlântico, notadamente com os portos de Cabo Verde, Bissau e Cacheu, de modo que a jornada se tornava mais longa e dispendiosa.

Os impostos devidos para aquisição de escravizados em Angola, sem que houvesse redução ou isenção de impostos, costumavam ser mais elevados, como indicou Antonio Carreira: “Os direitos de saída a incidir sobre escravos foram sempre mais elevados em Angola do que na Guiné. Quando aqui nunca ultrapassaram 600 réis por cada adulto, em Angola eram de 8\$700 réis” (CARREIRA, 1969, p.65).

Era variável o preço de escravizados vendidos no porto de São Paulo de Assunção. Meninos e meninas que mediam até cinco palmas custavam mais barato, com preço ainda menor que estes, somente os “pretos e pretas” velhas. Os mais caros, eram homens maiores de setes palmas e que a barba estivesse principiando no rosto; já as mulheres com preço mais elevado eram aquelas maiores

Paulo de Assunção de Luanda, trazidos ao Grão Pará em 1798. Neste período, trazer escravizados da de oito palmas e virgens. É o que demonstra a relação dos preços dos cativos vendidos no Porto de São Paulo de Assunção de Luanda, trazidos ao Grão-Pará em 1798.³⁰⁴ Neste período, trazer escravizados da capital portuguesa no reino de Angola à Santa Maria de Belém do Grão-Pará era mais barato, pois havia legislação que eximia de impostos cativos trazidos de Luanda, Benguela, Ambriz ou Cabinda dentre outros portos da África e do Estado do Brasil.³⁰⁵

Ao isentar o pagamento de impostos na alfândega de Luanda, o comércio entre Angola e Pará, que tinha como mercadoria principal africanos vitimados pela escravidão, se intensifica progressivamente. A partir de 1794, Angola se torna o maior fornecedor de

³⁰³ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p.135,136.

³⁰⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_42, 97, vol,20, Doc 142

³⁰⁵ SILVA, 2012, p. 44

escravizados ao Pará.³⁰⁶ Em função dos ajustes necessários a este comércio, o governador de Angola Miguel Antônio de Melo, envia carta em 1799 para Belém, para responder questões relativas ao comércio de gente, estabelecido entre espaços distintos do império português. O Grão-Pará foi um, dentre os muitos espaços providos por mancípios vindos do reino de Angola. Os portos de Luanda e Benguela, na África centro Ocidental, que compreendiam a rota de Angola, eram responsáveis pelo fornecimento expressivo de africanos escravizados para a América.³⁰⁷

Segundo Philip Curtin, no século XVIII, dos 1.685.200 escravizados adentrados no Brasil, cerca de 1.134.600 eram oriundos de Angola e 550.600 da Costa da Mina. Os principais portos que eram abastecidos pelo tráfico angolano: Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Sendo que Pernambuco, Maranhão e Pará recebiam 20% do tráfico de escravos de Angola no fim do século XVIII e começo do XIX.³⁰⁸ Algumas situações internas, a exemplo do crescimento da agricultura, criaram demanda crescente para escravizados africanos no Pará.

Dinamizar a economia do Grão-Pará, na perspectiva da Coroa Portuguesa, perpassava pela oferta de escravizados de origem africana, sendo estes trabalhadores um elemento central, era importante garantir o fornecimento. Uma forma de viabilizar a oferta de mão de obra era através das isenções de impostos; as isenções e os subsídios foram uma constante em décadas finais do século XVIII e primeiras décadas do XIX. Na primeira metade do século XIX a Angola lusa estava organizada como indica o mapa.

³⁰⁶ Idem, p. 98.

³⁰⁷ LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: Uma História de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.98

³⁰⁸ CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969, p.268.

Mapa 5: Angola sob influência Portuguesa em 1845



Fonte: RODRIGUES, Jaime. 2005, p.44

Os escravizados africanos chegados no porto de Belém, como já mencionado, desde o século XVII vieram de Cacheu e Bissau – houve uma longa ligação via tráfico entre as duas regiões. Entretanto, no período de 1777 a 1841, aumenta o número de cativos adentrados no Pará, procedente do comércio com Angola.³⁰⁹ Os portos de Benguela e Luanda, na África centro Ocidental, que compreendiam a rota de Angola, eram responsáveis pelo fornecimento expressivo de africanos escravizados para a América.³¹⁰

Houve um momento em que, cansado pelos danos trazidos com as epidemias, o governador do Grão-Pará sugere que se ponha um fim no tráfico com Angola. Ocorreu que os navios que traziam escravos adoentados, eram justamente os de Angola, o que segundo o governador, não acontecia, por exemplo, com os escravos vindos de Moçambique. Salientava o administrador da capitania que, com este comércio com Angola, “Sua Alteza Real perde; perde o colono o seu cabedal empregado em escravos quando os compra de semelhante qualidades, que em pouco tempo lhe morrem; perde-se pelo contágio que com ele se introduz muito maior numero de braços do que aqueles que entrão”.³¹¹

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

Estas observações corrobora a conta do governador do Pará, mas é para se procurar o remédio possível, e não para extinguir e condenar a exportação dos escravos de Angola sem a qual não pode ser útil a capitania do Pará antes a sua ruína é a mais imediata consequência, que resultaria de semelhante proibição.³¹²

³⁰⁹ Ver os dados em HAWTHORNE, 2010 p. 52-53, SILVA, 2012, p.101 e BEZERRA NETO, 2012, p.60 e 100.

³¹⁰ LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: Uma História de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.98

³¹¹ AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], Lisboa, 02 de março de 1807. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 139, D. 10595.

³¹² Idem.

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

Todavia, já em 1794, o comércio do Estado do Grão-Pará e Rio Negro com o Atlântico Sul já era superior ao que ocorria com os portos do Atlântico Norte.³¹³ Ocorreu uma “Angolização” do comércio de gente, uma viragem do Norte para o Sul do Atlântico. É importante notar que essa modificação sensível na rota ocorreu cerca de vinte e um anos antes da assinatura do Tratado anglo-português de 1815. Por este tratado, Portugal é pressionado a extinguir o tráfico de escravos ao norte do Equador; tal proibição iria incidir justamente na região que fornecia, até 1794, maior número de cativos para o norte da América Portuguesa.

Essa viragem do norte para o sul do Atlântico foi apontada no trabalho de Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo, em publicação de trabalho seminal no ano de 1990. O livro foi fruto de pesquisa desenvolvida para investigar os cultos afros de Belém e suas áreas de procedência, bem como mapear referências de manifestações religiosas mais antigas. Contudo, não alcançando seu intento inicial, a pesquisa culminou na sistematização e compilação da documentação do Arquivo Público do Pará, referente ao negro no período colonial. Quando da publicação, o intuito do trabalho foi divulgar a documentação. Não se podia esperar do trabalho leitura acurada, ainda assim fizeram apontamentos valiosos. Sobre as áreas onde ocorria o comércio de gente afirmaram:

Embora incerta, a leitura dos dados nos faz supor que de 1753 até por volta de 1775 predominou a importação de escravos da Guiné Portuguesa; de 1775 a aproximadamente 1795, diminuiu a importação da Guiné e aumentou a importação de Angola. Finalmente depois desta data (...) houve um incremento uma predominância de negros oriundos de Angola e Moçambique.³¹⁴

³¹³ SILVA, 2012, p.98

³¹⁴ Idem, Ibid.

Embora não tenha sido o porto principal de embarque durante a vigência do monopólio, Angola sempre exportou mais escravos a Belém do que a São Luís.³¹⁵ Afinal, qual o papel de Angola no tráfico com o Grão-Pará e Rio Negro? Os moradores, já em 1780, enviaram requerimento para a rainha, solicitando provisão, a favor dos negros vindos de Angola e Benguela para aquelas capitanias.³¹⁶ A solicitação feita pelos moradores, não diz apenas que desejam ser providos de cativos africanos, eles anseiam por negros vindos do Sul do Atlântico, de Angola e Benguela. De Benguela, a bordo da galera Santo António Delfim, chegaram quinhentos e sessenta e um escravizados, além de outros gêneros, transportados naquela embarcação em 1778.³¹⁷

A Coroa não deixou a capitania “abandonada” quanto a questão da inserção da mão de obra africana, ao contrário, sempre interviu para fomentar o tráfico para a região. Dentre as isenções fiscais estava o Indulto de Perdão dos direitos. No ano de 1794, já se encontrava em pleno vigor. Muitos eram os comerciantes interessados em contar com a isenção fiscal em todas as alfândegas do reino – no caso de importação direta de escravos, esta isenção dizia respeito apenas ao Pará.

A Coroa Portuguesa, como disse Nívia Pombo, elaborou uma agenda reformista específica para o norte da América Portuguesa e enviou para o governo da região, “homens com ligações inequívocas com o poder central, irmãos dos poderosos ministros do reino de Portugal: Pombal e Mendonça Furtado; Martinho de Melo e Castro e Manuel Bernardo de Melo e Castro; D. Rodrigo e D. Maurício Coutinho”.³¹⁸ A mão de obra cativa de origem africana foi uma pauta importante de todos esses governos.

Para Vergolino, desde 1784 existia algo como o Indulto de Perdão de Direitos; contudo é somente em 1794 que encontramos a efetivação da mesma de forma expressiva e notamos que ela se encontrava em pleno vigor. Em correspondência de fevereiro de 1794, a Corte ordena ao governador observar o que havia sido definido pela Coroa, como ordem e incentivo com relação ao tráfico.

³¹⁵ SILVA, 2012, p. 82

³¹⁶ Requerimento dos Moradores do Estado do Pará e Maranhão para a rainha D. Maria I, AHU_ACL_CU_013, Cx. 85, D. 6932

³¹⁷ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o número de escravos chegados ao porto do Pará AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6623.

³¹⁸ SANTOS, 2013, p. 270

Tratando sobre o tráfico João Fragoso destaca: “esse mercado estava longe de ser regulado apenas pela lei da oferta e procura, pois era também regulado por relações políticas”.³¹⁹ Para ser um negócio eficiente, além das conexões políticas, ter ligações econômicas e sociais eram elementos importantes para entender os processos de escravização no Atlântico, como afirma Roquinaldo Ferreira.³²⁰ Considerando as conexões políticas e sociais, a figura do governador Francisco Maurício de Souza Coutinho é importante para entender esse processo de “Angolização”. Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho foi governador do Grão-Pará durante treze anos (1790-1803); ele conheceu diferentes espaços dos domínios ultramarinos portugueses, esteve em Salvador, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Cabinda e Luanda.³²¹

De acordo com Nívia Pombo, o governo de D. Mauricio Coutinho no Pará, estava “relacionado com um esforço maior, capitaneado por seu irmão D. Rodrigo de Souza Coutinho”, que posteriormente foi secretário da Marinha e Ultramar.³²² Seu pai, Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, foi governador de Angola e lá ficou conhecido como o “Pombal de Angola”³²³ – os Souza Coutinho eram uma família que tinha experiência em servir a monarquia.

O governador de Angola, Manoel de Almeida e Vasconcelos (1790-1797), comenta sobre os privilégios em forma de isenção de impostos dispensados ao Pará. O governador do Pará, D. Maurício Coutinho, é chamado de amigo por Manoel de Almeida e Vasconcelos, na carta que escreveu em 1795; nela discorre acerca das dificuldades de residir em África, a guerra, a fome, efeitos da peste e a distância de sua pátria, estão entre as coisas que desagradam. Após pintar um quadro da situação da África, Manoel Vasconcelos debulha elogios a Mauricio Coutinho

[...] etú adquerirás a maior glória, não sendo pequena prova de grande conceito, e contemplação esta concessão pois que ainda que muito justa, e que dela venhao a seguirem-se grandes

³¹⁹ FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *Brasil Colonial Colonial (1720-1821)*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, vol 3, p.10.

³²⁰ FERREIRA, Roquinaldo. *Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul*. *Varia hist.*, Belo Horizonte, v. 29, n. 51, p. 679-719, Dec. 2013. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-87752013000300003&lng=en&nrm=iso>. access on 18 Dec. 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752013000300003>.

³²¹ SANTOS, 2013, p. 268

³²² Idem, p.272

³²³ CARVALHO, 2013, p. 179

utilidades, quarta-se por agora, contra o costume o entrar o Erario huma boa porção. Eu tenho huma grande satisfação de também cooperar nesta parte para atua satisfação; pois que pela carta de officio, verás que prontamente daquy enviarey uma boa porção de escravos, ao que isto, procurando facilitar quanto hé possível, e competente: espero pois, que tedés por bem servido das minhas delligencias e que a ellas correspondas, fazendo para a Corte os respectivos avizos, e a mim segurando me do numero de escravos que vais recebendo desta costa em cada huma das embarçaõens, e do cumprimento , que dao os mestres das mesmaz; as condições com que vão ligados, em que hé precizo haver uma grande observancia .³²⁴

O governador de Angola esteve diretamente ligado ao “comércio de almas” entre Angola e o Pará; para enviar cativos ao porto de Belém, ele tinha um corresponde de negócios, o português José Antonio Pereira, proprietário do navio Correio de Angola, que fazia viagens recorrentes a Luanda, Cabinda e Benguela.³²⁵ O contratador de direito do sal em Benguela, conhecia, do mesmo modo, os mecanismos e as rotas do tráfico entre Benguela e o Pará. Em 1780, ele era o representante local da Companhia de Comércio do Pará e Maranhão e tinha filhos que viviam no Brasil³²⁶ – esses sujeitos do outro lado do Atlântico, tinham ligações econômicas e sociais com portugueses que viviam no Pará.

Em janeiro de 1800, saindo da costa de Angola, um navio que vinha com escravizados para a orla de Belém, acabou demorando a realizar a travessia, pois foram ameaçados por corsários.³²⁷ Os perigos que compunham o comércio de gente não eram poucos. Era uma atividade comercial arriscada e dispendiosa. Para resolver esses e outros empecilhos ao tráfico entre Angola e Belém, as autoridades precisavam dialogar. O governador de Angola e do Pará precisavam dialogar, pois, como apontou Martinho de D. Rodrigo de Souza Coutinho, em 1798, quando teve que responder as soluções da intensificação do tráfico ao Pará, escreveu o seguinte: “para que esse tráfico se faça de

³²⁴ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, pp. 117-118.

³²⁵ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, pp. 118, 122, 123, 127, 134, 136, 163, 202, 204, 239.

³²⁶ FERREIRA, Roquinaldo. *Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX*. Tempo, Niterói, v. 10, n. 20, p. 23-49, enero 2006 . Disponible en <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042006000100003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042006000100003&lng=es&nrm=iso)&lng=es&nrm=iso>. accedido en 03 feb. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042006000100003>, p.6

³²⁷ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p. 215

modo saudável” era necessário que “os governadores das capitanias do Pará e de Angola, para entre si se entenderem a este respeito”.³²⁸

As relações próximas que havia entre o governador do Pará, D. Mauricio Coutinho no Pará (1790- 1803), seu irmão, o secretário do Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho (1796 -1801) e posteriormente Presidente do Erário Régio (1801-1803), juntamente com os governadores de Angola, Manoel de Almeida e Vasconcelos (1790-1797) e seu sucessor, D. Miguel Antônio de Melo (1797-1802), ofereceram condições políticas, econômicas e pessoais para a “Angolização”, para a viragem comercial no comércio de escravizados do Pará que saiu do norte ao sul do Atlântico – os treze anos de governo de D. Mauricio Coutinho no Pará foram fundamentais nesse processo.

Essa relação amistosa entre Pará e Angola mudou, quando houve a troca de governador, no Pará. Em 1807, o governador do Pará, José Narciso de Magalhães de Meneses Grão-Pará, sugere que seja encerrado o tráfico com Angola. Relatava o administrador luso que “por diferentes vezes que este pestifero mal passara nesta capitania” e deixara uma triste herança, pois a doença “levaria a sepultura muitos milhares de habitantes. Os navios que traziam escravos adoentados, eram os de Angola.

Segundo o governador, isso não ocorria com os escravos vindos de outros lugares como aqueles que vinham de Moçambique. Salientava o administrador da capitania que, com este comércio com Angola, “Sua Alteza Real perde; perde o colono o seu cabedal empregado em escravos quando os compra de semelhante qualidades, que em pouco tempo lhe morrem; perde-se pelo contágio que com ele se introuduz muito maior numero de braços do que aqueles que entrão”.³²⁹

Por vezes, estes navios possuíam péssimas condições sanitárias e a população identificava que eram, justamente, os tumbeiros os principais veículos difusores das bexigas, como bem evidenciou Arthur Vianna, “a força de verem que a varíola vinha sempre com o negros da África, que era aquela lúgubre corrente de desgraçados a portadora do mal, como um castigo aos seus algozes, olhou-se com mais cuidado para a carga dos navios negreiro”.³³⁰ Entretanto, não parava de chegar navios contaminados e a

³²⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_42, 97, vol, 20, Doc 141.

³²⁹ AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], Lisboa, 02 de março de 1807. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 139, D. 10595.

³³⁰ VIANNA, 1975, p.45.

população não deixava de padecer com as moléstias trazidas pelas embarcações que traziam carga humana do continente africano.

É notório, na documentação apresentada, que as medidas de fomento eram sempre direcionadas ao reino de Angola. Em 1798 houve dilatação de isenção alfandegária. E outros portos também passaram a estar isentos:

manda a mesma Senhora recomendar muito a V.Exc que promova e anime a saída de escravos bons, robustos, e amantes do trabalho para o Estado do Pará [...] Há por bem de permitir que sejam livres de Direitos de Entrada nessa capitania todos aquelles escravos que a Ella forem, para ser re-exportados para o Pará.³³¹

A isenção das taxas alfandegárias se estenderam para alguns portos do Estado do Brasil. Entretanto, foi uma proposta onde é nítida a intensa participação da Coroa e de como a própria administração do Estado percebe a organização e o sucesso deste comércio, como responsabilidade da Coroa Portuguesa.

Sabendo do embarque “sorrateiro” de dois “pretos” no navio de Pedro Nolasco, Diogo Ignacio de Pina Manique, o Intendente Geral da polícia da Corte, envia ordem ao governador de então, Martinho de Melo e Castro, para que remeta Anastácio Marçal e João Baptista, naturais da ilha do Príncipe, que estavam sendo mantidos na casa de Domingos José Frazão, morador de Belém.

O Intendente da Polícia pedia que os enviasse no próximo navio, para que pudesse “resgatar estes miseráveis que das opressões que se lhes tem feito”.³³² Por vezes, era no navio que esses escravizados, exercendo funções de marinheiros, encontraram caminhos para a liberdade. Os escravizados marinheiros estavam sujeitos a uma legislação que reunia alvarás e avisos, publicados entre 1761 e 1800, e, por vezes, acessaram esta legislação para conseguir liberdade.³³³

³³¹ Idem, p.210.

³³² AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, [D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho]. Pará, 2 de março de 1791. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 100, D. 7958.

³³³ FALCON, Francisco e NOVAIS, Fernando Antônio, *A extinção da escravatura africana em Portugal no quadro da política econômica pombalina*, VI Simpósio dos Professores Universitários de História (São Paulo, 1973), pp. 416-421; PIMENTEL, Maria do Rosário, *Viagem ao fundo das consciências: a escravatura na época moderna*, Lisboa: Colibri, 1995, pp. 167-194; SILVA, Luiz Geraldo, *Esperança de liberdade’: interpretações populares da abolição ilustrada*, Revista de História, n. 144 (2001), pp. 107-

Na perspectiva de Luiz Silva e Priscila Souza, essa legislação, a longo prazo, contribuiu para a abolição da escravidão em Portugal.³³⁴ A busca por liberdade dos escravizados, que estiveram ligados à faina marítima, para final do século XVIII, e as tensões existentes com a prática do corso no litoral norte do Brasil, foram analisadas por Marcelo Lobo em sua tese.³³⁵

2.4. Estimativas do “comércio de almas”

A população negra e cativa do Estado do Pará e Rio Negro foi se avolumando em fins do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX.³³⁶ A pesquisadora Eliane Melo inferiu que essa expansão populacional negra tenha ocorrido via tráfico. Então, quantos chegaram? Tanto a pergunta, quanto a busca por uma resolução, não são exatamente uma novidade. Já em 1838, o militar Antonio Ladislau Monteiro Baena, no seu “Compendio das Eras da Província do Pará”,³³⁷ afirma que desde a extinção da Companhia, até o ano de 1820, teriam sido importadas 38.323 pessoas escravizadas, oriundas do continente africano.

Para analisar a participação e presença do negro na Amazônia, Napoleão Figueiredo,³³⁸ a partir dos estudos disponíveis na década de 1970,³³⁹ contabiliza, para

149; LARA, Silvia Hunold, *Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América Portuguesa*, São Paulo: Companhia das Letras, 2007, pp. 126-172; LIMA, Priscila de, *De libertos a habilitados: interpretações populares dos alvarás antiescravistas na América portuguesa (1761-1810)*. (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, 2011); SILVA, Cristina Nogueira da e GRINBERG, Keila, *Soil free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth and Early Nineteenth-Century Portugal*, *Slavery & Abolition*, v. 32, n. 3 (2011), pp. 431-446; RODRIGUES, Jaime. *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico*, pp. 145-177; SILVA, Luiz Geraldo e SOUZA, Priscila de Lima, *Sem a nota de libertos: mudanças nas petições de afrodescendentes livres da América portuguesa ao longo do século XVIII*, *El Taller de la Historia*, v. 9, n. 9 (2017), pp. 28-56.

³³⁴ SILVA, Geraldo Silva & SOUZA, Priscila de Lima. *Escravos Marinheiros, Senhores e Locadores Leis Pombalinas, faina marítima e economia mundial (1761-1810)*. *Afro-Ásia*, 60 (2019).

³³⁵ LOBO, Marcelo Ferreira. *“Apesar de preto é cidadão”: trabalho, família e mobilidade de libertos no Brasil (Grão Pará, 1796-1918)*. tese de Doutorado, PPHIST/UFPA, 2019.

³³⁶ MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão Pará e Maranhão, 1774-1821*. *Anais de História de Além-Mar* XVI (2015): 227-253. ISSN 0874-9671, p.236.

³³⁷ BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1969 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo), p.312.

³³⁸ FIGUEIREDO, Napoleão. *Presença africana na Amazônia*. *Revista Afro-Ásia*, Edição: 12, (1976), p.149.

³³⁹ Como os trabalhos de SALLES, 2005 (primeira edição de 1971); PEREIRA, 1946; CARREIRA, 1969; VERGOLINO-HENRY, Anaíza. *Algumas notas sobre o estudo do negro na Amazônia*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1968. (publicações avulsas, nº 8); *O negro no Pará: a notícia histórica. Antologia da Cultura Amazônica*. Belém: Amazônia Ed. Culturais, 1971. (Antropologia e Folclore, v. 6).

todo o período do tráfico de africanos para o porto de Belém, mais de 53.000 mil seres humanos trazidos da África para executar diversos trabalhos. Infelizmente, nem sempre é possível entender como foi que os autores, apontados por Napoleão Figueiredo, chegaram a estes algarismos.

Desde o fim do monopólio até 1792, teriam entrado 7.606 escravizados e nestes se incluem os vindos direto da África juntamente com aqueles que vieram dos portos “brasileiros”, é o que diz Manoel Barata.³⁴⁰ O mesmo estudioso afirma não haver notícias de entrada de mancípios africanos entre os anos de 1793 a 1810. Contudo, para o período de 1810 a 1816, teriam chegado 2.849. Então, de acordo com o autor, 10.455 cativos entraram durante os anos de 1778 a 1816. Salientando que nesse cômputo são incluídos tanto os vindos diretamente dos portos africanos quanto chegados do Estado do Brasil.

Salles, na sua reflexão referente ao negro no Pará, dentre as muitas questões sob as quais nos permitiu refletir, incluiu igualmente os números da migração forçada da costa africana até Belém. Para evidenciar o aspecto demográfico do seqüestro e transporte de pessoas, o pesquisador utilizou os dados de trabalhos de outros autores, a exemplo das informações fornecidas por Manuel Barata; Vicente Salles refletiu e fez algumas inferências, o que o levou a apontar que desde a extinção do monopólio até o ano 1816 teriam sido importados 36.017 seres humanos escravizados. Contudo, cabe a ressalva que o autor afirma, que destes, somente 27.017 poderiam ser documentalmente aferidos.³⁴¹

Segundo as reflexões de Colin, como já mencionado, para o período posterior ao exclusivo comercial, teria ocorrido retração do tráfico. Entretanto, a análise do historiador em alguns aspectos pode ser contraditória, pois, se de um lado diz que houve retração, quando se refere aos números, do outro ele afirma que a média anual no Pará não caiu de maneira brusca após o monopólio; na verdade as médias se mantiveram até o ano de 1790.³⁴² Segundo o mesmo, teriam chegado 10.103 cativos entre 1778 a 1800.

Esse argumento da retração do tráfico pós Companhia Pombalina, já não se sustenta, pois alguns trabalhos já forneceram dados que desmontam esse argumento. O trabalho de Silva³⁴³ demonstra que as médias caíram para o período de 178-1815.

³⁴⁰ BARATA, Manoel, *Formação Histórica do Pará*, Belém: UFPA, 1973, p.101

³⁴¹ SALLES, 2005, p.75

³⁴² MACLACHLAN, *Ibid.*, p. 128.

³⁴³ SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012.

Também Maia Bezerra Neto, em análise que reflete a respeito do conjunto da escravidão negra no Pará, no momento em que analisa o período em questão; baseado no *Slave Voyage* e na bibliografia disponível, afirma que houve aumento nas médias anuais e o tráfico se intensificou.³⁴⁴

O historiador Walter Hawthorne no livro *Cultura, identidade e um comércio atlântico de escravos, 1600-1830*, em que buscou compreender as influências da diáspora guineense na experiência cultural das comunidades escravizadas no Maranhão (sobretudo no período que se estende de 1750 a 1830) também aponta números tanto para o Maranhão quanto para o Grão-Pará. No caso dos desembarques em Belém, o autor apresenta os seguintes períodos e números: 1) 1620-1743: 350; 2)1751-1787: 22.481; 3)1788-1800: 8.402; 4) 1801-1815: 8.670; 5)1816-1841: 4.310.³⁴⁵

Os trabalhos mencionados foram produzidos em tempos diferentes e por sujeitos que possuíam, igualmente, interesses distintos, bem como acesso e formas divergentes de análise das fontes. Cada trabalho, como se sabe, guarda a marca de seu tempo. No entanto, no que se refere aos números de pessoas escravizadas, que passaram pelo enorme e inenarrável processo de sofrimento para vir da África e chegar no mercado de Belém. Refletir sobre os números é sempre importante para termos uma dimensão numérica – via tráfico – da presença dos mesmos na região. Então, da mesma forma, apresento números para colaborar e ampliar o debate.

Tabela 1. Estimativas do tráfico 1778-1841

Ano	Total
1778-1800	17.021
1801-1815	10.191
1816-1841	6.913
Total	34.127

Fonte: *Slave Voyage*, AHU, APEP, ANRJ, IHGB, APEM.

Os números são importantes, mas não são auto-explicativos. Farei a análise dos mesmos e separei os dados em três momentos distintos. O primeiro recorte seria os vinte

³⁴⁴ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, p.60.

³⁴⁵ HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, pp.40,41-52-53.

e dois anos posteriores à empresa pombalina (1778-1800). As décadas finais do século XVIII até a primeira metade do século XIX correspondem, para o Estado do Brasil, a um momento de ampliação do comércio de pessoas. Segundo David Eltis,³⁴⁶ até 1830 a chegada de pessoas cativas no Brasil está sempre em escala crescente. Os traficantes portugueses e brasileiros, ainda de acordo com David Eltis, eram os maiores comerciantes de almas do Atlântico até 1850.³⁴⁷

Essa tendência de crescimento nas médias das décadas finais do século XVIII também ocorreu no Estado do Grão-Pará e Rio Negro. Teriam chegado vivas, no porto de Belém, 17.021 pessoas nos vinte e dois anos posteriores ao exclusivo comercial. Se compararmos este número com os 10.620 apontados por Colin Maclachlan³⁴⁸ para os mesmo vinte e dois anos posteriores ao monopólio, é possível perceber que as médias de 547 anuais são inferiores a média anual de 773 elencada na tabela acima.

Dessa maneira, na comparação entre os dados houve um crescimento de 41, 68% em relação ao trabalho de Colin Maclachlan. Essas médias para igual período, se baseadas unicamente no Slave Voyage, crescem. Bezerra Neto³⁴⁹ chegou a 816 indivíduos adentrados anualmente, o que faria o percentual aumentar em 49, 17% – a ampliação nos números do tráfico fica evidente. Esse crescimento no tráfico pode ser entendido, dentre outros fatores – porque, como foi já apontado, cresceu a economia nesse período – ao aumento da produtividade e dos preços do mercado externo, colaborando para a formação de um capital mercantil regional.³⁵⁰

Entretanto, se ocorreu incremento do capital mercantil regional na pós Companhia, é importante pontuar que, já no ano de 1778, chegaram vários navios que não pertencem a empresa monopolista, ou seja: como este tráfico de iniciativa particular se reorganizou tão rapidamente? Ou atividades econômicas ilegais de particulares ocorriam concomitantemente com as atividades da empresa Pombalina? Só assim

³⁴⁶ ELTIS, apud FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. *Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Afro-Ásia, 31 (2004), p.291

³⁴⁷ ELTIS apud Silva, Daniel Domingues. *Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico*. In: África: Brasileiros e Portugueses séculos XVI- XIX. Rio de Janeiro, Mauad, 2013, pp.52-53

³⁴⁸ MACLACHLAN, 1974, apêndice B, p. 139.

³⁴⁹ BEZERRA NETO, op cit, p.60.

³⁵⁰ COSTA, Francisco de Assis, 2012, p.208-209

poderíamos entender essa “prontidão” no restabelecimento do comércio. Como bem observou Souza Júnior,

A desconfiança com que os colonos olhavam a Companhia levava-os a persistirem no comércio ilícito, realizado a revelia da mesma. Para tentar acabar com tal prática, a Coroa Portuguesa determinou, por Carta Régia de 1760, a obrigatoriedade dos lavradores consignarem seus gêneros exportáveis unicamente à Junta da administração da Companhia, o que parece não ter vingado, pois durante todo o período de vigência da mesma, os negociantes continuaram a embarcar seus efetivos por conta e riscos próprios.³⁵¹

O célere restabelecimento do tráfico no período sucedâneo ao monopólio, tanto demonstra a necessidade crescente de trabalhadores, bem como é coerente inferir que negócios particulares entre o porto de Belém e demais locais de mercancia ao longo do Atlântico, ocorria regularmente também durante o monopólio. Entre os oito navios chegados em 1778 com cativos em Belém, três já eram de particulares.³⁵²

O período que se estende de 1801 a 1815 permitem um segundo momento de análise; é um recorte temporal pequeno, adentraram 10.191; para este período as médias anuais se mantêm em 727 pessoas escravizadas chegadas em Belém, uma diminuição de poucas dezenas de seres humanos cativos em relação aos anos anteriores. Essa diminuição na quantidade de exportação dos cativos acompanhou a queda nas taxas de crescimento da economia. As exportações até aumentaram, contudo, os preços caíram no mercado externo.³⁵³

As mudanças políticas na Europa, no início do século XIX, que envolveram Portugal diretamente, tiveram como um dos desdobramentos, a chegada da família real na sua colônia americana. A instalação da realeza Portuguesa e sua máquina administrativa no Estado do Brasil, criou uma conjuntura política particular deste lado do Atlântico. Entre as mudanças administrativas, a abertura dos portos às nações amigas, permitiu que diversas delas pudessem mercadejar no porto de Belém.

³⁵¹ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.337.

³⁵² GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. *De Chegadas e Partidas: Migrações Portuguesas no Pará (1800-1850)*. Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação da Amazônia (PPHIST/UFPa), Belém, 2016, p.24.

³⁵³ COSTA, Francisco de Assis, 2012, p.209

Para Antônio Baena, a abertura dos portos teria como consequência “a fonte mais caudal de riqueza e prosperidade constituindo fácil e pérvio o comércio do seu riquíssimo torrão a todos os povos civilizados”.³⁵⁴ A frequência de navios aumentou na baía do Guajará, contudo, de acordo com Ricci, a maioria das embarcações continuavam sendo as portuguesas.³⁵⁵ Os navios de outras nacionalidades que chegavam, eram majoritariamente ingleses e norte-americanos, ao menos para os anos de 1808 a 1832.³⁵⁶ A ocupação da Guiana Francesa pelos lusos em 1808 demandou algumas centenas de soldados do Grão-Pará, diminuindo o número de trabalhadores e, com isso, aumentando a demanda de mão de obra.

O Tratado de Aliança e Amizade (que previa o fim do tráfico) entre Portugal e Inglaterra em 1810 foi o primeiro ato formal, dentre diversos tratados internacionais, assinados, com o intuito de pôr fim ao sequestro e comercialização de pessoas ao longo do Atlântico. Dentre as tentativas formais de proibição no comércio de gente, interessa aqui particularmente o acordo assinado em 22 de janeiro de 1815, em Viena, que proibia o comércio de pessoas cativas ao norte do Equador, o que incidirá justamente na área que fora a parceira comercial mais longeva com o Estado do Grão-Pará, no que tange ao tráfico: a Alta Guiné.

É verdade que o fim do tráfico para a América Portuguesa teve na política abolicionista britânica, um dos fatores responsáveis por promover mudanças no tocante ao comércio escravista. Contudo, o abolicionismo britânico teve seus limites e não conseguiu atingir plenamente seus objetivos – isso fica evidente nas políticas abolicionistas que ocorreram na Amazônia colonial.

Acabar com o trânsito forçado de pessoas entre os portos da África e a costa do Brasil era uma possibilidade remota para a maioria dos autores do início do século XIX.³⁵⁷ A campanha pela abolição do tráfico através do Atlântico remonta às últimas décadas do século XVIII. A proibição ao norte da linha do Equador poderia ser responsável pela diminuição e/ou reorganização deste comércio, mas não foi o que ocorreu no Pará.

³⁵⁴ BAENA, 1969, p. 273.

³⁵⁵ RICCI, Magda, 2003, p. 43.

³⁵⁶ VALENTE, Antonio, 2016, p.24.

³⁵⁷ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos Marinheiros e intermediários do tráfico com Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p.71.

A diminuição brusca nas médias anuais entre portos africanos e o porto de Belém vão ocorrer no período de 1816 e 1841; no decorrer destes 27 anos finais do tráfico chegaram 6.913 cativos no Grão-Pará, perfazendo uma média anual de 267 seres humanos escravizados trazidos para trabalhar no Pará. Esse foi um momento de crises e tensões intensas na região.

Nesse período final do tráfico no Pará, notadamente, entre 1820 e 1840, foi vivenciada na província uma conjuntura tensa. O vintismo³⁵⁸ liberal do lado de lá do Atlântico teve ecos no lado de cá. Na perspectiva de Baena, o movimento foi promovido com a finalidade de atender interesses particulares.³⁵⁹ Além do retorno de D. João a Portugal, entre as consequências do vintismo, houve o acirramento das rivalidades entre os súditos dos dois lados do Atlântico.

A Adesão do Pará a independência do Brasil em 1823,³⁶⁰ gerou uma série de conflitos e contribuiu para intensificar o clima anti lusitano na província. A oposição entre os defensores da independência e os lusitanos fiéis (a Corte Portuguesa) acirraram as tensões que não diminuiram no decorrer do tempo, ao contrário, prosseguiram até a eclosão da Cabanagem.³⁶¹

³⁵⁸ Ver COELHO, Geraldo M. *Letras & Baionetas, novos documentos para a história da imprensa no Pará*. Belém: Cultural CEJUP, 1989.

³⁵⁹ BAENA, 1969, p.324

³⁶⁰ Cf: BRITO, Júnior Ishihara Brito. *"Viva a Liberté": cultura política popular, revolução e sentimento patriótico na independência do Grão-Pará, 1790-1824*. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Pernambuco, História, CFCH, Recife, 2008.

³⁶¹ Cf. LIMA, Leandro Mahalem. *Rios Vermelhos: Perspectivas e posições de sujeito em torno da noção de cabano na Amazônia em meados de 1835*. São Paulo: USP 2008. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo, 2008. PANTOJA, Ana Renata. *Terra de Revolta: Campesinato, Experiências Sócio-culturais e Memórias Cabanas entre a voz e a letra*. Tese de Doutorado em Pós-Graduação em Ciências Sociais - UFPA, 2010. PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Nos Subterrâneos da Revolta: Trajetórias, Lutas e Tensões na Cabanagem*. São Paulo, 1998. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1998. RAIOL, Domingos Antônio. *Motins Políticos* – 1º volume. Universidade Federal do Pará – Coleção Amazônica, série José Veríssimo, Belém/PA, 1970. RICCI, Magda. *Diário de um colono português no Grão-Pará: a trajetória do porta-bandeira Francisco José Rodrigues Barata (1799-1824)*. In ARRUDA, José Jobson e outros (org.). “De colonos a imigrantes: I(e)migração portuguesa para o Brasil”. SP: Alameda, 2013, pp. 289-309. _____. *A Cabanagem, a terra, os rios e os homens na Amazônia: o outro lado de uma revolução (1835-1840)*, In: MOTTA, Márcia Maria Menendes e ZARTH, Paulo (Orgs). *Formas de resistência camponesa: visibilidade e diversidade de conflitos ao longo da história*, vol. 1: Concepções de Justiça e resistência nos Brasis. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Agrário, NEAD, 2008, p.153-170. _____. *Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840*. Revista Tempo, 2006. <http://www.scielo.br/pdf/tem/v11n22/v11n22a02.pdf> acesso em 10/11/2010. _____. *Um morto, muitas mortes: a imolação de Lobo de Souza e as narrativas da eclosão cabana*. In: NEVES, Fernando Arthur de Freitas & LIMA, Maria Roseane Pinto (org.). *Faces da história da Amazônia*. Belém: Paka-Tatu, 2006, 519-544. _____. *O fim do Grão-Pará e o Nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: DEL PRIORE, Mary, e GOMES, Flávio. *Os senhores dos rios*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. _____. *Do*

Diretamente ligado a legislação do tráfico, nesse período, também houve a publicação da lei de 7 de novembro de 1831 – a primeira lei de proibição do tráfico Atlântico de escravos para o Brasil, considerada “para inglês ver”,³⁶² pois teria tido pouco impacto, para arrefecer o comércio de gente, para a América Portuguesa. Certamente, o contexto da província foi deveras conturbado para a migração forçada de trabalhadores cativos da África para Belém. Some-se a isso o fato de que os produtos exportados para o mercado mundial estavam em declínio.³⁶³ Contudo, mesmo depois da Cabanagem, ainda chegaram 120 cativos no porto de Belém. De quais portos vieram?

A ligação entre Grão-Pará e África ocorreu com dois mundos comerciais: o Atlântico Norte e o Sul, portanto, distintos sistemas de comércio escravo no início da era moderna. O Estado do Brasil manteve relações comerciais mais intensas com o Atlântico Sul, responsável por prover volume expressivo de escravos para o estado do Brasil, notadamente provindos da zona Congo-Angola.³⁶⁴

A documentação do APEP, contida no trabalho de Vergolino,³⁶⁵ permitiu a estudiosos das religiões de matriz africana no Pará afirmar que Bissau, Cacheu, Luanda, Benguela e Cabinda eram os portos de proveniência dos cativos adentrados no porto de Belém. Mesmo que sua preocupação não seja precisar volume de cativos, ela deixa claro que tanto os portos do Atlântico norte quanto do Atlântico sul, forneciam a mercadoria humana para a capitania do Pará.

Todavia, durante os anos da vigência da Companhia, a relação entre o Grão-Pará, a Angola³⁶⁶ e o Atlântico Sul já era expressiva. Dos 14.749 indicados por Manuel Nunes,

sentido aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos. In: Anais do Arquivo Público do Pará, Belém, Secretaria de Cultura / Arquivo Público do Estado do Pará, v. 4, T. 1, 2001. SALLES, Vicente. *Marxismo, socialismo e os militantes excluídos. Capítulos da História do Pará*. Belém: Paka-Tatu, 2001. _____ . *Memorial da Cabanagem: esboço do pensamento político-revolucionário no Grão Pará*. Belém: CEJUP, 1992.

³⁶² LESLIE BETHELL. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da USP, 1976.

³⁶³ COSTA, Francisco de Assis, *Formação Rural Extrativista a Amazônia: os desafios do desenvolvimento Capitalista (17200-1970)*, Belém, NAEA, 2012. p.58

³⁶⁴ Vários estudos analisam esta, entre eles: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; estuda a rota Rio de Janeiro e Angola: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos vivos. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

³⁶⁵ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990.

³⁶⁶ Nunes, vol. 1, p.468-469

6.478 eram de Angola, enquanto dos 13.834 indicados por Carreira,³⁶⁷ 5.103 eram oriundos de Angola. Ficam evidentes os laços criados pelo tráfico entre Belém e Angola.

O navio Nossa Senhora da Conceição fez diversas viagens entre a costa da África e o porto de Belém. O capitão da embarcação, no ano de 1794, era Manoel da Ressurreição e o proprietário, João Teixeira de Barros. O navio saíria de Portugal para Benguela e daí para o de São Paulo de Assunção de Luanda, com o intuito de fazer em qualquer dos ditos portos ou em ambos uma armação de 400 a 600 escravos.³⁶⁸

Da mesma forma, do reino de Angola, escreveu Manoel de Almeida Vasconcelos para o seu “particular amigo de todo o meu coração”, o então governador do Pará, Francisco de Souza Coutinho. Na correspondência, o conde da Lapa e governador de Angola, faz longos elogios ao administrador luso no Grão-Pará e acrescenta: “eu tenho uma grande satisfação de também cooperar nesta parte para a tua satisfação; pois verás que prontamente daquy enviarei hua ao porção de escravos, ao que isto, procurando facilitar o quanto é possível”.³⁶⁹ Esta carta foi escrita justamente em 1794, justamente, o ano em que os portos do Atlântico Sul passam a fornecer mais cativos para o Grão-Pará.

Tabela 2: Cativos chegados em Belém 1778-1841

Região de Procedência	Principal local de compra	Escravos desembarcados	Percentual
África Ocidental	Bissau	5936	25,02%
	Cacheu	2106	
	Cabo Verde	337	
	São Tomé	160	
	Total Parcial	8.539	
África Central	Gabão	264	54,74%
	Loango	672	
	Cabinda	1401	
	Luanda	11574	
	Angola	1628	
	Benguela	3144	
	Total Parcial	18683	
África Oriental	Moçambique	272	0,79%
Desconhecida	Indeterminado	1946	5,7%
Costa do Brasil	Bahia	1921	
	Maranhão	1529	
	Pernambuco	1162	

³⁶⁷ CARREIRA. op.cit. p. 91.

³⁶⁸ VERGOLINO, 1990, p.122.

³⁶⁹ Idem, pp.117-118

	Parnaíba (Piauí)	30	13,7%
	Camocim (Ceará)	25	
	Natal (Rio Grande do Norte)	20	
	Total Parcial	4.687	
	Total	34.127	100%

Fonte: S. Voyage, AHU, APEP, ANRJ, IHGB, APEM.

O tráfico entre África e Belém se “Angolizou” no período de 1778 a 1841. Os dados deixam bem evidente que, da capital portuguesa em Angola, eram arrancados a maioria dos cativos que chegaram a Belém. De Luanda, vieram 11.574, identificados como saídos de Angola; de modo mais genérico, foram outros 1.628. Benguela mantinha uma relação peculiar com Angola – oscilava entre a autonomia e a subalternidade. Todavia, em 1779, a Coroa portuguesa resolveu retomar o sistema de governador em Benguela, em que o governador era subordinado a Angola.³⁷⁰ De Benguela, saíram outros 3.144; a soma dos arrancados de Angola e Benguela, é de 16.346. Era do Gabão, Loango e Cabinda que saíam os demais escravizados da África Centro Ocidental.

Da região do Congo, ou seja, dos portos do Gabão, de Loango e Cabinda, saíram cerca de 2.337 vítimas do comércio transatlântico de escravizados. Esses dados comprovam que, da região Congo-Angola, vieram a maioria dos africanos cativos a Belém. O Atlântico Sul sobrepujou o Atlântico Norte quando o tráfico foi assumido por particulares no porto de Belém.

A Costa da Mina não aparece na tabela, como se não tivessem vindo escravizados Mina ao Pará. No entanto, os escravizados naturais da Costa da Mina circulavam no Pará, como fazia a preta Maria Isabel, vinda da Costa da Mina e seu marido João Vidal de São José, da nação Congo, que desempenhava a função de sangrador.³⁷¹ Especificamente, em 1793, aparece a notícia de um navio saindo de Lisboa para ir a Costa da Mina e trazer escravizados ao Pará – era o navio Francisca,³⁷² mas, consultando a documentação que demonstra todas as entradas de navios vindos da África esse ano, o navio Francisca não

³⁷⁰ Cf: CANDIDO, Mariana Pinho. *O limite tênue entre liberdade e escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico*. Afro-Ásia, 47 (2013), 239-268.

³⁷¹ ACEVEDO MARIN, Rosa. *Trabalho escravo e trabalho feminino no Pará*. In: Cadernos do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, n° 1, UFPA: Belém, 1980, p.66-67

³⁷² Sobre a negociação do navio Francisca. Lisboa. 10 de outubro de 1793. AHU, código: 588 (ordens régias e avisos para o Maranhão e Piauí, da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, 1774-1798) folha: 79.

aparece.³⁷³ Por esse motivo, não aparece nenhuma entrada de navio oriundo da Costa da Mina na tabela.

Dentre os portos da África Ocidental, merece destaque o porto localizado no estuário do rio Geba que, atualmente, é a capital da Guiné Bissau. De Bissau saíram 5.936 pessoas transformadas em mercadoria e trazidas ao Pará – esse foi o principal entreposto de escravos da Alta Guiné no século XVIII. Coube a Cacheu enviar cerca de 2.106 escravizados que, aliás, não chegaram nem a metade da quantidade saída de Bissau. Contudo, foi em Cabo Verde que o comércio de pessoas, pós-monopólio, foi "amortecido". Das ilhas teriam saído 337 cativos que foram remetidos ao Pará.

De portos da Costa do Brasil, foi da Bahia que chegou o número mais expressivo de escravizados. Em Belém foram 1.921; do Maranhão vieram 1.529 desse montante – a maioria destes, cerca de 920 escravos, que foram enviados do Maranhão, chegaram entre 1830 e 1841.³⁷⁴ Durante a Cabanagem, vieram, ininterruptamente, escravos do Maranhão, em maior ou menor proporção; nesse período, é importante destacar o ano de 1836, pois chegaram 633 escravos do Maranhão. No ano anterior a média também foi elevada, com 511 escravizados chegados a Belém. No entanto, no ano supracitado nem todos eram do Maranhão. A ausência de entradas do Rio de Janeiro deve ser destacada. Segundo Manolo Florentino, no período de 1790 e 1830, o Rio de Janeiro teria o mais importante fluxo de cativos de todo o planeta,³⁷⁵ o que destacou o papel central do porto carioca para a reprodução do escravismo no Sudeste.³⁷⁶ Entretanto, não foi possível observar a participação do Rio de Janeiro como um porto que enviou escravos ao Pará no período levantado nesse trabalho.

2.5. Chegando do mar, seguindo pelos rios: O tráfico entre Pará, Mato Grosso e Goiás

³⁷³ Na Base de Dados aparece a viagem 40795 indica a entrada de 328 escravos vindos da Costa da Mina, como fonte, aparece o AHU, Pará, cx.103, doc.8183, ocorre que este documento em nenhum momento indica número de escravos. Menciona apenas que o navio partia de Lisboa para costa da mina para adquirir escravos. Vale destacar que para esta data temos o mapa anual de escravos, AHU-Pará, Cx. 104, D. 8219, indicando o total a que chegamos, 263 cativos.

³⁷⁴ APEM. Registro do Porto (1830-1842).

³⁷⁵ FLORENTINO,1997, p.11.

³⁷⁶ Id.,Ibid., p. 38.

Tendo embarcado no litoral africano e atravessado o oceano, o percurso dos africanos vitimados pelo tráfico não havia chegado ao fim. Desembarcaram de navios fétidos; iriam ao mercado do Ver o Peso³⁷⁷ com uma tabuleta no pescoço em que constava o preço de cada um; seriam examinados e vendidos; poderiam ficar em Belém ou ir para outros lugares como Bragança, Cametá, Macapá, dentre vários outros destinos, incluindo as regiões do oeste do Brasil, a exemplo de Mato Grosso e Goiás.

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

Como lhes principiei a fazer, determinando a estes administradores de lhes fiarem couza de duzentos escravos, que eles tem pago, não com grandíssima prontidão; porem são poucos braços, para se esperarem as grandes resultas da lavoura, que só aquelas terras pode franquear, principalmente de arroz, e de algodão que admiravelmente ali se produzem. Já em outra ocasião dice que a V. Exc. que só o Macapá poderia fornecer quantias de arroz se aqueles moradores se ajudassem. [...] Já representei a V. Exc.o quanto seria útil introduzir-se aqui uma porção de escravos, por conta da Real Fazenda, que bastando a suprir as principais repartições do Real Serviço, em grande parte poupassem, e despenassem os índios de tão continuados, e trabalhosos exercícios.³⁷⁸

O interesse em conseguir mão de obra oriunda da África fica evidente. O governador pediu por trabalhadores subsidiados pela Coroa, utilizando o recorrente argumento da “pobreza dos moradores” e a necessidade de braços para lavoura. Inclusive ressalta que a inserção de escravos africanos poderia “poupar” os indígenas de “tão continuados, e trabalhosos exercícios”. O governador sugeriu que a necessidade de braços

³⁷⁷ DIAS, vol 1, p.461

³⁷⁸ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 18 de junho de 1777. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 77, D. 6407.

era grande, pois muitos escravos africanos morriam e desertavam, além disso, a empresa monopolista fornecia “porções limitadíssimas”, demonstrando, com isso, a insatisfação que a atuação da empresa teria causado. No entanto, no ano seguinte, 1778, o governador lembrou ao secretário do ultramar,

Força de braços, he porem, oque se precisa, para o adiantamento das lavouras, como repetidas vezes a v.Exc. eu tenho representado, e agora com o motivo da referida extinção da Companhia, torno a lembrar a V.exc. para se continuar a indispensável introdução da escravatura; pelo menos que Sua Magestade houver por bem de ditriminar; pois se faltarem os operários, bem pode V.Exc. julgar o pouco adiantamento, que o estado hirá fazendo.³⁷⁹

Por causa da ânsia em conseguir trabalhadores para o cultivo nas áreas agricultáveis, o senado da câmara de Macapá pedia para que se construísse um porto, por ser a viagem para Belém perigosa e por se demorar dias. Pediam permissão, junto a D.Maria, para que se fizesse o comércio de escravos diretamente naquele porto, pois são “indispensavelmente necessários escravos para o trabalho da cultura”.³⁸⁰ Ainda que os autores pontuem a presença negra e o desenvolvimento da agricultura nas proximidades de Belém é preciso notar que, mesmo nas regiões mais distantes, o negro já se fazia presente.³⁸¹

O porto de Belém, durante o século XVII até a primeira metade do XIX, recebeu milhares de cativos africanos. Parte dos que chegaram ao mercado do Ver-o-Peso, seguiam para o interior do Estado do Brasil, notadamente para as capitanias de Mato Grosso e Goiás. O historiador João Fragoso destacou que “o dinamismo da economia escravista mercantil, capaz de unir pelo atlântico áreas tão distantes como o sertão de Cuiabá (Mato Grosso/Brasil) e Massangano (Angola)”.³⁸² Os trabalhadores vitimados pela escravização geravam a energia necessária para a produção em distintos espaços do Atlântico.

³⁷⁹ OFÍCIO de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 10 de agosto de 1778. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 80, D.6623.

³⁸⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p.105.

³⁸¹ GOMES, 2005, p.45.

³⁸² FRAGOSO; GOUVÉIA. 2014, p.10

Os trabalhadores que coletavam ouro em Mato Grosso³⁸³ e Goiás³⁸⁴ durante o século XVIII eram, em sua maioria, africanos escravizados. Localizadas no interior da América Portuguesa, a região precisava dos portos litorâneos para prover escravizados e mercadorias. O porto de Belém era um dos locais de fornecimento de cativos para as capitânicas auríferas³⁸⁵ de Mato Grosso (Vila Bela e Cuiabá) e Goiás³⁸⁶ (Vila Boa de Goiás). O trajeto, desde o litoral africano até Belém, costumava durar cerca de quarenta e cinco a noventa dias.³⁸⁷ Os cativos saíam dos navios e eram destinados ao mercado do Ver o Peso; com o valor atribuído a cada indivíduo, pendurado em uma tabuleta no pescoço, eram examinados e vendidos. Muitos seguiram para a região central do Estado do Brasil, e, para isso, faziam outro percurso demorado. Passariam, além disso, um ano ou mais navegando pela malha fluvial até chegar à região aurífera. Do percurso que os escravizados faziam até Cuiabá e Mato Grosso, Bruno Rodrigues evidencia

As minas do Cuiabá e Mato Grosso, localizadas no extremo oeste das possessões lusitanas, figuravam entre as numerosas possibilidades que estavam reservadas aos africanos recém-embarcados. Assim, iniciariam uma nova viagem, igualmente penosa e repleta de novos perigos, como o enfrentamento de ataques indígenas durante o caminho, o perecimento por doenças tropicais e a extensa jornada, que poderia ter a duração de meses, por qualquer das rotas. Em síntese, o próprio caminho seria mais um obstáculo a ser superado por estes homens e mulheres de ferro e pedra.³⁸⁸

³⁸³ Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Mato Grosso Ver: ROSA, Carlos Alberto. *O urbano colonial na terra da conquista*, In: ROSA, Carlos Alberto & JESUS, Nauk Maria de (Orgs). *A Terra da Conquista: História de Mato Grosso colonial*, Cuiabá: 2003.

³⁸⁴ Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Goiás, ver: GOMES, Horieste e NETO, Antonio Teixeira. *Geografia Goiás- Tocantins*. Editora UFG, 1993, Goiânia.

³⁸⁵ Para melhor entender a questão da produção aurífera na região ver: LEMES, Fernando L (coord.). *Para além das Gerais: Dinâmica dos povos e instituições na América portuguesa: Bahia, Goiás e Mato Grosso*. Goiânia, Ed. Da Puc, Goiás, 2015.

³⁸⁶ Para melhor entender a economia aurífera em Goiás ver: PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás, 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas*. Goiânia: UCG Editora, 1994.

³⁸⁷ CARREIRA, Antonio. *As Companhias Pombalinas de Navegação Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. p. 51.

³⁸⁸ RODRIGUES, Bruno Pinheiro, *Homens de Ferro Mulheres de Pedra Resistências e Readaptações identitárias de africanos escravizados. Do hinterland de Benguela aos vales dos rios Paraguai-Guaporé e América espanhola - fugas, quilombos e conspirações urbanas (1720-1809)*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História, do Instituto de Ciências Humanas e Sociais (ICHS) da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Cuiabá, 2015, p. 157

Angola foi um dos portos mais notáveis para o fornecimento de mão de obra cativa, por isso, era um porto preferencial para atender os espaços, onde a demanda por trabalhadores era crescente. Era recorrente, durante o século XVIII, a metrópole recordar aos governadores de Angola “a importância dos escravos para os diversos setores da vida brasileira, inclusive para as equipagens dos navios e serviços domésticos. Eram as capitanias do Pará, Mato Grosso, Cuiabá, Goiás e São Paulo que mais carecia de braços”.³⁸⁹

As transações mercantis entre Pará e Mato Grosso (era proibida a navegação no Tocantins até 1782, por isso mercadorias e escravizados seguiam do Pará pelo rio Madeira até chegar a Mato Grosso e, de lá, eram levadas a Goiás) intensificaram-se. Manufaturas importadas da Europa, armamentos, tecidos, perfumaria, além, é claro, de trabalhadores cativos africanos, chegavam às capitanias do Brasil Central. Alguns acionistas da empresa pertenciam a Mato Grosso.³⁹⁰ A organização necessária para realizar as transações comerciais rio Madeira acima, pode ser observado no trabalho de Nathália Rodrigues que trata de alguns aspectos de como operava a empresa Pombalina na capitania de Mato Grosso.³⁹¹

De acordo com Antônio Baena, a maioria dos cativos trazidos pela empresa monopolista teria sido enviada às capitanias do Brasil Central. A mercancia de cativos com Mato Grosso, durante o monopólio, também foi mencionado por Vicente Salles.³⁹² Cerca de um terço dos cativos que a Companhia trouxe ao Pará, teriam sido enviados (pelo rio Madeira-Mamoré ou Tapajós) ao Mato Grosso e de lá reenviados pela rota Vila Bela-Cuiabá-Vila Boa de Goiás. Entretanto, os trabalhos de Antônio Baena e Vicente Salles não apresentam nenhuma documentação que permita acompanhar o fluxo de escravos entre Pará e Mato Grosso.

Seguindo a inferência de Antônio Baena e de produções subsequentes que o replicam, Maia Bezerra Neto,³⁹³ a partir do montante que teria chegado durante o

³⁸⁹ COUTO, op. Cit. p.192

³⁹⁰ DIAS, op. cit., pp.230-234.

³⁹¹ RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. *A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*. In: ANZAI, Leny Caselli e MARTINS, Maria Cristina Bohn (orgs.) *Histórias coloniais em áreas de fronteiras: índios, jesuítas e colonos*. São Leopoldo, RS: Oikos; Unisinos; Cuiabá, MT: EdUFMT, 2008.

³⁹² SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.p.55.

³⁹³ BEZERRA NETO, op. cit. p. 56

monopólio em Belém, fez uma projeção dos cativos que saíram do Pará e seguiram pela malha fluvial até Mato Grosso e adjacências. Seriam cerca de 5.637 pessoas escravizadas (um terço dos desembarcados durante o exclusivo comercial). Todavia, o mapa geral dos escravos indica quantos cativos entraram legalmente na capitania de Cuiabá e Mato Grosso desde 1720 a 1772 – o contrabando de escravos, ouro e mercadorias era uma constante na região. São registrados no documento 874 cativos enviados do Pará; os dados divergem muito. Essa divergência numérica pode nos levar a muitas reflexões e gostaria de destacar uma aqui: existe uma corrente bastante aceita na historiografia que afirma que o Pará não possuía condições de absorver mão de obra africana em função de uma economia extrativa e de moradores “pobres”.

Segundo Maria Celestino de Almeida, os escravos eram “encaminhados para o Mato Grosso, como forma de garantir os recursos para tão custosa empresa, assegurando, de antemão, para a Companhia Geral de Comércio, um mercado consumidor que garantisse o pagamento de suas compras em ouro e não simplesmente com gêneros exportáveis, como acontecia geralmente no Pará e no Maranhão”.

Sobre o argumento utilizado para afirmar a “incapacidade” de absorção de mão de obra africana escravizada (pobreza dos colonos), o historiador Souza Junior destaca:

Em vários momentos da colonização da Amazônia foram feitas tentativas de facilitar o acesso dos colonos a escravos africanos por preços subsidiados que esbarraram na resistência dos mesmos sob a alegação de que sua pobreza não lhe permitia tal luxo. Mas, a verdade é que tal resistência decorria do fato dos referidos colonos considerarem um desperdício de dinheiro a compra de escravos africanos, quando tinham a disposição milhares de trabalhadores índios na própria região. O problema era a dificuldade que encontravam para disponibilizá-los.³⁹⁴

Não restam dúvidas de que o porto de Belém forneceu mercadorias e trabalhadores cativos para Mato Grosso e Goiás onde a cidade do Pará funcionava inclusive como entreposto comercial para Lisboa de acordo com Siméia Lopes.³⁹⁵ Por outro lado, é possível e necessário questionar se esse um terço, proposto para ser reexportado, (durante

³⁹⁴ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.67.

³⁹⁵ LOPES, Siméia de Nazaré. *As Rotas do Comércio Do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c. 1790 a c. 1830)*. Tese de Doutorado, Instituto de História, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, RJ, 2013, p.220.

o exclusivo comercial) da cidade do Pará até as capitanias do sertão brasileiro, realmente se efetivou. A documentação consultada não aponta essa direção e as atividades econômicas desenvolvidas no Grão-Pará demandavam muitos trabalhadores.

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

O aflitivo diminuendo que se segue ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro: como estes povos se degolam uns aos outros subindo os escravos a um exorbitante preço.³⁹⁶

Carreira faz ressalvas sobre algumas afirmativas de Nunes, relativas ao fim do monopólio da Companhia. De acordo com o mesmo autor, “Quem lê Nunes Dias pode pensar que a actividade da Companhia terminou, de facto, em 1777 e com ela o transporte de escravos para o Brasil”.³⁹⁷ De fato, as atividades da empresa não foram encerradas após ter sido facultado, por meio de decreto, a todos os comerciantes do reino, o comércio para o Pará e o Maranhão. “A título de curiosidade e para demonstrar a importância política, econômica e financeira da empresa, basta dizer que, extinta em 1778, ainda comerciou, com maior ou menor amplitude, até 1788, e a sua liquidação definitiva só se deu 136 anos depois em 1914”.³⁹⁸

É certo que o comércio não se atravancou depois do exclusivo comercial. Para Maia Bezerra Neto, aumenta a migração forçada de africanos em direção a Belém no pós-monopólio – Cresceram as médias anuais e o tráfico se intensificou.³⁹⁹ O historiador Walter Hawthorne também aponta números do tráfico pós-exclusivo comercial, tanto para o Maranhão quanto para o Grão-Pará e, igualmente, indica crescimento do tráfico.⁴⁰⁰ Essa continuidade e intensificação no tráfico possibilita com que Belém prossiga reexportando mão de obra escravizada para as capitanias de Mato Grosso e Goiás.

³⁹⁶ DIAS, 1970, vol. 2, p.494.

³⁹⁷ CARREIRA, 1969, p.48.

³⁹⁸ Id., Ibid., p.45.

³⁹⁹ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, p.60.

⁴⁰⁰ HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, pp.40,41-52-53.

O governador de Mato Grosso, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, escreveu ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando que desde 1772 “se não remetiam nenhum socorro sobre conta da Provedoria do Grão-Pará, e que todas as despesas com a Companhia de Comércio do Grão-Pará têm sido pagas pela capitania de Mato Grosso”.⁴⁰¹

Com o fim do privilégio da empresa pombalina, as cobranças das dívidas que os moradores haviam contraído foram logo efetivadas e em 1779, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, governador de Mato Grosso, escreveu ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, e dá notícia das cobranças que se fizeram no Real Cofre, pertencentes aos primeiros seis meses de pagamento dos devedores da extinta Companhia do Grão-Pará.⁴⁰²

A Companhia, mesmo depois de 1778, continuou financiando o comércio e fornecendo produtos e trabalhadores escravizados para o Mato Grosso – fazia isso enviando mercadorias a prazo para os negociantes que realizavam comércio entre o Pará, Vila Bela e Cuiabá. É possível flagrar esse tipo de atividade em 1781, quando os homens de negócio de Mato Grosso contraíram dívidas com a empresa pombalina para pagar com dezoito meses.⁴⁰³ No Pará, essa empresa trouxe cativos até 1785,⁴⁰⁴ ou seja, só pôde fornecê-los para o interior do Estado do Brasil até esta data.

O ápice do comércio entre Pará e Mato Grosso teria sido em 1788 – após esse período, houve paulatino decréscimo nas trocas comerciais.⁴⁰⁵ Os negociantes de Mato Grosso já não precisavam de intermédio da Companhia e vinham diretamente ao Pará comprar cativos e mercadorias. Como fazia, em 1787, o negociante José Antonio

⁴⁰¹ OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro em que informa que desde 1772 se não remetem nenhuns socorros sobre conta da Provedoria do Grão Pará, 1778, AHU-MATO GROSSO, cx. 18, doc. 42 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1220

⁴⁰² OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo. 1779. AHU-MATO GROSSO, cx. 19, doc. 23 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1240

⁴⁰³ DAVISON, David Michel. *River & Empire. The Madeira route and the incorporation of the railian far West, 1737-1808*. Tese de Doutorado, Yale University, 1970. p.319

⁴⁰⁴ SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012. p. 106

⁴⁰⁵ DAVISON, 1970, p. 157-204

Gonçalves Prego que, com suas três canoas veio ao Pará, numa viagem que durou um ano e quatorze dias, levando para Vila Bela diversos produtos além de vinte e oito escravos.⁴⁰⁶

No caso de Goiás o comércio direto entre Belém e Vila Boa ocorreu somente em 1782, quando a liberação oficial das viagens através do Tocantins foi permitida.⁴⁰⁷ O governador de Goiás, Luís da Cunha Meneses, escreveu em 20 de maio de 1783 ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, a respeito da entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, uma carregação de várias mercadorias em onze canoas, pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos.⁴⁰⁸ As viagens ao longo do Tocantins eram dispendiosas e para armar uma embarcação com mercadorias e escravos exigia grandes investimentos.⁴⁰⁹

As correntezas, o conflito com populações indígenas, a alimentação, o cansaço/desgaste dos remeiros (indígenas e negros), as doenças ao longo do caminho, tornavam essas viagens perigosas, além de dispendiosas. Havia o interesse conjunto da administração lusa em manter a comunicação e comércio entre Goiás e o Pará. Combater as rebeliões e o desejo de liberdade da população negra eram objetivos conjuntos das autoridades do Pará e Goiás; por isso que o governador do Estado do Pará e Rio Negro escreveu a Lisboa, preocupado com a comunicação entre as duas capitanias através do Tocantins, bem como apreensivo com um preto chamado João Rodrigues que, no ano de 1799 em Goiás, exaltava os acontecimentos na França.⁴¹⁰

Dos sertões da África aos de Goiás, havia um longo itinerário e na América Portuguesa, as principais rotas de entradas de africanos na capitania de Goiás eram pelo

⁴⁰⁶ CERTIDÕES passadas pelo ajudante de escrivão da Provedoria da Fazenda de Vila Bela por provisão do governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso João de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. 1795. AHU-MATO GROSSO, cx. 27. doc. 28 AHU_CU_010, Cx. 31, D. 1695

⁴⁰⁷ FLORES, Kátia Maia. “Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil”. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2006, p.76

⁴⁰⁸ OFÍCIO do [governador e capitão-general de Goiás], Luís da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, 1783. AHU-Goiás AHU_CU_008, Cx. 34, D. 2100.

⁴⁰⁹ LOPES, 2013. op. cit. p.182

⁴¹⁰ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a correspondência trocada com o governador de Goiás. 1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.

Pará, Maranhão e Bahia.⁴¹¹ O auge da população negra em Goiás foi o ano 1789,⁴¹² sendo o Pará, de acordo com Kátia Mattoso, a principal rota de abastecimento. Fica evidente que, tanto o fim do monopólio de comércio quanto a abertura do rio Tocantins, intensificaram o tráfico entre Pará e Goiás.

O comerciante português que morava em Belém, Francisco Pedro Ardasse, era representante dos comerciantes “demais conceito dessa capitania para fazer venda delas pelos melhores preços e remeteu seus produtos”.⁴¹³ O negociante do Pará, liderava uma expedição para Goiás, em 1799; as trocas comerciais permitiam com que “De Goyazes vinham porçoens de assucar, couros, attanados, algodão e já tem prontos outros maiores”. De Belém, dentre outras mercadorias, eram enviados escravizados. Francisco Pedro Ardasse, assim como outros comerciantes, mantivera o comércio com Goiás. Em 1800, Manoel José da Cunha, comerciante do Pará e administrador dos antigos fundos da Companhia no Pará, em conjunto com Feliciano Jose Gonçalves e Ambrósio Henriques, desejava intensificar o comércio com a capital goiana⁴¹⁴ – Feliciano e Ambrósio eram importantes financiadores do tráfico no Pará, subsidiando inclusive viagens negreiras conjuntas para África.⁴¹⁵

No ano de 1796, o administrador da capitania de Mato Grosso escreveu ao governador do Grão-Pará, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho, e insta pelo “restabelecimento do comércio, entre as mesmas capitanias, amortecido e quase todo extinto, depois da extinção da Companhia dessa com tão grave prejuízo de ambas”.⁴¹⁶ Esse discurso, de que o comércio desacelerou com o fim da Companhia, pode e deve ser questionado. É possível fazer isso de forma breve, acompanhando as atividades de um comerciante do Pará: Ambrósio Henriques. Esse homem de negócios vivia em Belém e

⁴¹¹ SALLES, Gilka V. F. de. *Economia e escravidão na Capitania de Goiás Economia e escravidão na capitania de Goiás*. Goiânia: Cegraf/UFG, 1992.

⁴¹² KARASCH, Mary C. *Centro Africanos no Brasil Central*. In: *Diáspora Negra no Brasil*. HEYWOOD, Linda, M. (org) São Paulo. Contexto, 2010, p. 132

⁴¹³ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 42, 97, vol,20, Doc 192, 193

⁴¹⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 43, 97, vol,21, Doc 50, 51

⁴¹⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 43, 97, vol,21, Doc 45 a 49

⁴¹⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p. 160.

aparecia como financiador do tráfico de gente.⁴¹⁷ Ambrósio Henriques era militar⁴¹⁸ e rico proprietário de terras, engenhos, sesmarias e ilhas. Herdou de seu sogro inclusive a grande fazenda Jaguarari.⁴¹⁹ Nos mapas de população aparece como cabeça de família e com mais de um domicílio na freguesia de Acará.⁴²⁰

Ainda em relação às trocas comerciais entre o Pará e o oeste do Estado do Brasil, é possível flagrar, em 1802, o governador de Mato Grosso mencionando o fornecimento de escravos oriundos do Pará, e suas palavras sobre a questão são: “além de que pelos extraordinários interesses permitidos aos que introduzirem escravos nestes portos a importação começa a fazer se sensível, promete prosperar e finalmente todos os gêneros da metrópole tem entrado com abundância”.⁴²¹ Fornecer escravizados a Mato Grosso inclusive aparecia como motivo para conseguir facilidades junto a Coroa, para aquisição escravizados, sem pagar impostos.⁴²²

Ambrósio Henriques mantinha intensas atividades comerciais com Mato Grosso⁴²³ em 1804, portanto, muito depois do fim do monopólio. Nada menos do que vinte e cinco negociantes de Mato Grosso possuíam dívidas com Ambrósio Henriques. As dívidas contraídas demonstram justamente o contrário de um “comércio amortecido” entre as capitânias.

⁴¹⁷ SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012.

⁴¹⁸ Este indivíduo ascende militarmente bem rápido, de alferes ele passa a Coronel, REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento de Milícias da cidade do Pará e lavrador, Ambrósio Henriques, para o príncipe regente [D. João], 27 de fevereiro de 1800 AHU- Cx. 117, D. 9007, REQUERIMENTO do alferes Ambrósio Henriques e de sua mulher, Antônia Joaquina de Oliveira Silva, 08 de Abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6563. REQUERIMENTO dos vereadores da Câmara da cidade de Belém do Pará, 23 de abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6568.

⁴¹⁹ SOARES, 2010, p.91.

⁴²⁰ CARDOSO, Alana Souto, *Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)*. Dissertação de mestrado, UFPA, 2008, p.181.

⁴²¹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_44, 97, vol,23, Doc 117, 118

⁴²² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol, 13, Doc 138

⁴²³ Ver DAVISON David, op cit. p.459 e AHU-MATO GROSSO, cx. 36, doc. 61 AHU_CU_010, Cx. 43, D. 2100

Capítulo 3: Os senhores do tráfico: as redes de negócio e seus agentes

3.1. O tráfico transatlântico nas primeiras décadas do oitocentos no Pará.

O navio Amália saiu de Cabo Verde em 1841. Nessa embarcação estavam alojadas 135 pessoas que atravessariam a passagem do meio, com destino a Belém do Pará – somente 120 chegaram vivas.⁴²⁴ A década de 1840 foi de intensa campanha, fundamentalmente dos britânicos, pela supressão do comércio de pessoas ao longo do Atlântico.⁴²⁵ Essa foi a última viagem que se tem registro, de navio negreiro vindo da África até Belém com trabalhadores cativos. Dentre as questões que essa viagem pode suscitar, gostaria de destacar duas: primeiro, ela veio de Cacheu, onde, desde 1815, era proibido o comércio marítimo envolvendo “carga humana”; merece igual atenção o período de chegada deste navio a Belém – logo após a Cabanagem.

Em momentos de fratura política, como a Cabanagem, as modificações foram sensíveis, e isso incluía o porto de Belém, pois ocorreram mudanças inclusive no local de receber os impostos. Desde 1688, por ordem da Coroa, as taxas das embarcações que entravam e saíam, pagavam seus tributos no Ver-o-Peso, mais ou menos no local em que hoje está situado o Solar da Beira que foi o antigo prédio da Recebedoria da Fazenda, órgão responsável por recolher os impostos.

No momento da Cabanagem, o local de receber os tributos foi modificado. O então presidente da província, Bernardo de Souza Franco, com a lei nº 22, de 28 de setembro de 1839, determinou que os impostos antes recebidos no Ver o Peso, passassem a ser pagos na Recebedoria Municipal. Mesmo no contexto conturbado da Cabanagem, ainda ocorria a cobrança de impostos para a Câmara na mencionada recebedoria. Foi lá que o navio Amália pagou seus tributos ao aportar em 1841, vindo das ilhas de Cabo Verde. Contudo, da costa do Brasil, outros navios traziam escravizados, após 1841 – é o caso do Vapor Paraense que chegou a Belém em 1842 com escravizado.⁴²⁶

⁴²⁴ Base de dados, viagem número 2143

⁴²⁵ Cf GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos*. In: 123Almanack. Guarulhos, n.05, p.123-144, 1º semestre de 2013.

⁴²⁶ APEM. Registro do Porto (1830-1842).

A diminuição, e conseqüente extinção, de viagens ao longo do Atlântico até a província do Pará, na década de 40 do oitocentos, não significou que o tráfico se encerrou em direção ao Pará. O historiador Maia Bezerra Neto destacou que “o término do tráfico negreiro transatlântico direto entre o Grão-Pará e as praças africanas, em 1841, não representou a interrupção de atividades de importação de cativos africanos”.⁴²⁷ Por vias marítimas e terrestres, o “comércio de almas” continuou, no entanto, as médias anuais de entrada tenderam a diminuir nas primeiras décadas do oitocentos. É possível inferir que foram as questões políticas internas as responsáveis por atravancar o comércio de gente cativa na província do Pará, pois na outra margem do Atlântico (principalmente em Angola), a saída dos tumbeiros continuou frequente até 1850. Assim como em outras províncias do Brasil, centenas de escravizados foram despejados nos respectivos portos cerca de uma década depois que as viagens haviam sido encerradas no Pará.

O “comércio de almas”, que ocorria entre a costa da África e o cais de Belém, encontrou no cenário político interno, elementos limitantes para manutenção dessa rentável atividade – a revolta cabana é um exemplo. A Cabanagem foi um movimento amplo que extrapolou os limites regionais e modificou sensivelmente aspectos sociais e econômicos da região. Para a historiadora Magda Ricci, “A Cabanagem foi uma revolução social que dizimou a população amazônica e abarcou um território muito amplo. Contrastando com este cenário amplo e internacional, foi, e ainda é analisada como mais um movimento regional, típico do período regencial”.⁴²⁸ Todavia, nem mesmo um movimento de grandes proporções, como foi a Cabanagem, impediram o tráfico transatlântico na baía do Guajará.

Em 1835,⁴²⁹ ano de eclosão da Cabanagem, chegou ao cais de Belém, vindo de Luanda, um navio com 507 cativos. Para Vicente Salles,⁴³⁰ a revolta regencial “foi um movimento de massa liderado, em grande parte, por representantes típicos da pequena burguesia cidadina.” Durante todo o período de vigência da revolta cabana, sempre houve

⁴²⁷ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 ed, 2012, p.71

⁴²⁸ RICCI, Magda. *Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840*. Tempo, Niterói, v. 11, n. 22, p. 5-30, 2007. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042007000100002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042007000100002&lng=en&nrm=iso)&lng=en&nrm=iso>. acesso em 04 jan. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042007000100002>, p.5

⁴²⁹ Base de Dados Viagem de número 3292

⁴³⁰ SALLES, Vicente. *Memorial da Cabanagem*, Belém, SEJUP, 1992, p.129

demanda por escravizados, assim como sempre houveram compradores. Chegaram 631⁴³¹ escravos em Belém em 1836, um número expressivo, já que a província vivenciava o segundo ano do movimento cabano. Nos cinco anos de Cabanagem, chegaram mais navios com escravos no cais de Belém sem interrupção.⁴³² É revelador a necessidade do “comércio de almas” no Pará, em face de um conflito que, de acordo com Antonio Raiol, deixou 30 mil mortos.⁴³³

Do outro lado do Atlântico, ocorriam modificações legais quanto à comercialização de escravizados. O tráfico de escravos nas colônias portuguesas, em África, foi abolido em 1836. No entanto, esta foi uma decisão formal, que de acordo com Roquinaldo Ferreira, não teve efeito imediato.⁴³⁴ Durante o período de ilegalidade, o tráfico continuou crescendo entre 1835 e 1849 em Angola.⁴³⁵ A região Congo-Angola manteve, na primeira metade do século XIX, uma participação por volta de 70% dos escravos no Brasil.⁴³⁶ Esses acordos diplomáticos não impediram a saída de escravizados de Angola, nem a chegada dos mesmos na província do Pará. A abolição do tráfico no Atlântico Sul não foi um processo célere, nem contou com a pronta disposição de Portugal ou dos agentes envolvidos no mercado escravista.

Na entrada do rio Geba, onde Bissau estava situado, e no rio São Domingos, onde estava Cacheu, assim como Cabo Verde, a situação do tráfico com navios de bandeira luso divergia bastante da região Congo-Angola na primeira metade do século XIX. Em 1838, um anônimo escreveu para Lisboa, retratando a situação portuguesa na região. De acordo com o redator do longo documento – nove páginas para ser mais exato –, a presença portuguesa no território era debilitada, e “ainda se iça a bandeira Portuguesa que assim convem ao gentio, e mesmo ás nações estrangeiras que mamão a vaca- perdoeseme a frase-que o pobre Portugal sustenta”. Revelando algum ressentimento com a debilidade econômica das mencionadas possessões lusas, o autor elabora uma explicação: "se tivesse havido governadores em Cabo Verde, ajudados pelo governo de Portugal, a tornar a Guiné

⁴³¹ APEM. Registro do Porto (1830-1842).

⁴³² APEM. Registro do Porto (1830-1842).

⁴³³ RAIOL, Domingos, *Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da Província do Pará desde o ano de 1821 até 1835*, 2a edição, Belém, Universidade Federal do Pará, 1970, vol. 3, p.89

⁴³⁴ FERREIRA, Roquinaldo. *Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*, Dissertação de Mestrado em História, UFRJ, 1997, p.2

⁴³⁵ Idem, p.3

⁴³⁶ Idem, p.5

um novo Brasil”. Contudo, eram “os Ingleses, Francezes e Americanos que tirão o proveito do comércio e da navegação”⁴³⁷ naqueles territórios.

A intervenção dos britânicos em Cabo Verde se fez notar no comércio, de maneira que foi definido em ofício de 1829, Manuel Francisco de Barros escreveu ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, evidenciando os direitos estabelecidos nos portos de Cabo Verde acerca dos navios ingleses. No documento “de 19 do corrente me dirigio o consul sobre os direitos de portos que estão estabelecidos nas ilhas de Cabo Verde para os navios ingleses”.⁴³⁸ Os ingleses foram importantes traficantes de escravos na Alta Guiné, chegando mesmo a suplantar os portugueses, tornando-se comerciantes hegemônicos na região.⁴³⁹

As queixas que envolviam outras potências comercializando em Guiné antecediam o oitocentos. O governador do Pará, João Pereira Caldas, escreveu em 11 de Agosto de 1779, para Martinho de Melo e Castro, secretário da Marinha e Ultramar. João Pereira Caldas queixava-se dos poucos escravos que chegavam em Belém, afirmando que havia aparecido uma única embarcação com escravatura; os altos preços dos escravos estavam entre as justificativas para um suposto tráfico “adormecido” em Belém. O preço dos escravizados da Guiné estavam elevados, segundo o governador, por que a concorrência nos portos com franceses e ingleses havia feito subir o preço dos escravos.⁴⁴⁰

Embora Ingleses, Franceses e portugueses fossem negociantes frequentes de escravizados na Alta Guiné; foram os portugueses os maiores e principais traficantes na região, mantendo o tráfico da Guiné com São Luís e Belém – aliás, um comércio que foi duradouro e atravessou séculos. As viagens transatlânticas mais curtas de todas as travessias marítimas eram as que ocorriam entre o norte do litoral africano e o norte do Brasil. As mesmas não cessaram até a década de 40 do oitocentos. O comércio de gente

⁴³⁷ Exposição sobre a situação de Cacheu e Bissau, possessões portuguesas das quais os franceses e ingleses estaria tirando proveito. 1838. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, IHGB DL347, 30.23.

⁴³⁸ Ofício do 2º visconde de Santarém, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, sobre cópia inclusa de um ofício do Conselho de Sua Majestade Britânica na corte portuguesa. 1829.. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano IHGB DL83, 02.41

⁴³⁹ ELTIS, David. BEHRENDT, Stephen. RICHARDSON, David. *A participação dos países da europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidencias*. Afro Asia, 2000, p.37

⁴⁴⁰ Ofício de João Pereira Caldas para Martinho de Melo e Castro. Pará, 11 de agosto de 1778. AHU, Pará (Avulsos) caixa 83, doc. 6824.

escravizada entre Alta Guiné e Maranhão foi, numericamente, mais expressivo no século XIX,⁴⁴¹ se comparado com o Grão-Pará, que como já mencionado, desde fins do século XVIII ampliou o tráfico com a África centro ocidental.

Os ingleses foram atores centrais para levar ao fim o comércio dos tumbeiros ao longo do Atlântico. No entanto, foi uma nação escravista. Na obra *Capitalismo e Escravidão*, Eric Willian menciona que não foram somente os motivos humanitários que impulsionaram a Inglaterra a intervir no “infame comércio”. Tais motivações também estiveram ligadas às medidas que visavam atender a nova ordem industrial vivenciada pelos ingleses. O segundo o autor

O ataque se enquadra em três fases: o ataque ao tráfico de escravos, o ataque à escravidão e o ataque às tarifas preferencias sobre o açúcar. O tráfico de escravos foi abolido em 1807; a escravidão, em 1833; as tarifas preferenciais, em 1846. Os três fenômenos são indissociáveis. Os mesmos interesses econômicos que tinham se fundado no sistema econômico escravista agora se viram contra ele e o destruíram. Os humanistas ao atacar o sistema no seu ponto mais fraco e indefensável, falavam uma linguagem que o povo podia entender. Não teriam conseguido cem anos antes, quando todos os interesses capitalistas importantes estavam ao lado do sistema colonial.⁴⁴²

É certo que os acordos com fins de proibição, estabelecidos entre Portugal e Inglaterra, tiveram maiores impactos nos portos do litoral norte da África. As partidas transatlânticas de escravizados, saídas de Bissau, Cacheu e Cabo Verde, diminuíram drasticamente nas décadas de 20, 30 e 40 do oitocentos.⁴⁴³ As pressões inglesas pelo fim do comércio de gente cativa, esteve entre as principais motivações dessa diminuição. Nas primeiras décadas do século XIX, a Coroa lusa assumiu compromissos que tratavam do comércio transatlântico de gente, notadamente, ao norte do Atlântico. O acordo anglo-português de 1815 previa, portanto, que Portugal extinguisse o tráfico na região

⁴⁴¹ Cf HAWTHORNE, p.52-53

⁴⁴² WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011, p.193

⁴⁴³ ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865*. Topoi, Rio de Janeiro, março 2003, p.10

mencionada. Senegâmbia, Costa da Mina e a Baía de Biafra, estavam fora do limite legal do comércio de escravos.

O Tratado de Viena de 1815 previa a abolição imediata do comércio de mercadoria humana, que envolvia os povos da Guiné. Os traficantes portugueses obviamente ignoravam, tanto que em 1817 foi assinado uma convenção adicional ao acordo de 1815.⁴⁴⁴ O acordo adicional de 1817 previa novos trâmites para emissão de passaporte dos navios. Esses documentos eram obrigatoriamente traduzidos para o inglês, para fins de fiscalização e “os donos dos navios tinham de confirmar exatamente qual era a tonelagem dos mesmos: em caso de apreensão, os negreiros seriam levados a julgamento nas comissões mistas anglo-portuguesas e as indenizações”.⁴⁴⁵

A proibição do tráfico ao norte do Equador não impedia que os donos de escravizados os transportassem ao longo do Atlântico. Não raro, cativos trazidos para venda, vindos de portos localizados ao norte do Equador, em navios não identificados, como os negreiros, eram reconhecidos como escravos domésticos, prática que estava dentro da lei, pois,

Por um artigo adicional pactuou-se que no caso de algum colono Portuguez querer passar dos estabelecimentos da Coroa Portugueza na Costa d'África ao norte do Equador com os seus escravos, bona fide seus domésticos, para qualquer outra possessão de Portugal, terá liberdade de faze-lo logo que não seja um navio aparelhado para escravos, e que venha provido dos competentes passaportes segundo a norma, que se jaustar entre os dous governos.⁴⁴⁶

O período joanino foi fértil em legislação de comércio transatlântico de escravos. Em 1818, um alvará estabelecia penalidades para os navios, comerciantes, capitães e membros de tripulação que continuassem praticando o comércio Atlântico de escravos, proibido pelas legislações que o antecederam.⁴⁴⁷ No mesmo alvará de 1818, ficou

⁴⁴⁴ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, UNICAMP, 2000, p.75

⁴⁴⁵ RODRIGUES, Jaime. *In this Trade, No Places are Held:- Involvement of Portuguese slave traders in the slave trade between Africa and Brazil (1818-1828)*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 36, 2017, p.5.

⁴⁴⁶ BAENA, op.cit, p. 294

⁴⁴⁷ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976.

estabelecido que eram livres os africanos que fossem apreendidos como mercadorias nos tumbeiros que realizassem o comércio transatlântico. Em sua essência, as legislações acerca do tráfico transatlântico, a partir de 1815, que afetavam diretamente o Pará, estabeleciam a proibição do comércio de gente cativa, acima da linha do Equador. Eram livres então, de acordo com a lei, a maioria dos africanos que chegaram a Belém, após 1818, vindos do Atlântico Equatorial.

Tais medidas proibitivas foram vistas com pesar em Bissau, Cacheu e Cabo Verde. O tenente coronel de Infantaria de Milícias da Vila de Santiago de Cabo Verde, Joaquim Antônio de Matos escreveu, em 1822, comentando sobre esse tratado, que implicou na economia da Alta Guiné:

“O lastimável Estado de inanição que pelo tratado inesperado de abolição do tráfico dos escravos, ao norte do Equador, em que ficaram reduzidas pelo seu comércio, as praças de Bissau, Cacheu e seus presídios anexos, e por conseguinte, as somas avultadas estagnadas de seus moradores, e das praças do Maranhão, Lisboa e conservação das mesmas se fazem merecedoras e dignas de maior atenção.”⁴⁴⁸

Entretanto, dizer que o acordo de 1815 não impediu ou paralisou o tráfico, não significa que em decorrência dele, dificuldades não tenham sido acrescentadas ao comércio e que diversas viagens ao Pará e Maranhão, tenham se atravancado em função do acordo como no caso da escuna Flor do Mar.⁴⁴⁹ O navio saiu de Lisboa com passaporte para as ilhas Canárias. Por supostas dificuldades climáticas e problemas de vazamento, causados por danos no casco do navio. A embarcação aportou em Bissau, mesmo que, por seu trajeto, fosse mais fácil ter parado em alguma das ilhas de Cabo Verde. A carga da escuna incluía pouco mais de uma centena de escravizados que haviam sido adquiridos com recursos dos moradores de Bissau – os escravos se destinavam ao Grão-Pará. O navio português, tentava realizar esse comércio em 1816, o que era ilegal, como foi evidenciado na minuta sobre essa questão, uma vez que

⁴⁴⁸ Memória feita por Joaquim Antônio de Matos, tenente coronel de Infantaria de Milícias da vila da praia de Santiago de Cabo Verde. 1822. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania IHGB, N°: DL27,03, p. 309.

⁴⁴⁹ Minuta sobre a escuna portuguesa destinada as ilhas Canárias que por uma tempestade, teve arribar em Bissau. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania IHGB, DL350,16.

Convem demonstrar assim a razam do pedido. Todos sabem que pelo tratado de Viena de 22 de janeiro do anno passado de 1815 se proibiu inteira e absolutamente o comércio dos escravos em toda a extensão dos portos da África ao Norte do Equador, q este tratado foi retificado em 16 de junho do mesmo anno, com seus meynos a correr da sua publicação, findo quaes se deveriam executar literalmente, o que foi observado neste tratado⁴⁵⁰

A embarcação Flor do Mar pertencia a Moreira, Vieira e Machado, que eram de Lisboa, e o mestre do navio, Luis Antonio Lessa, conhecia muito bem o porto de Bissau, assim como o do Pará e Maranhão. O navio foi interceptado pela comissão mista no Maranhão, em setembro de 1816; depois de diversos procedimentos na Alfândega, o mestre do navio obteve resposta positiva ao seu requerimento na Alfândega do Maranhão. Foi do forte de Santo Antonio da Barra onde ficou parado enquanto ocorriam os procedimentos de verificação da legalidade daquela viagem. O navio seguiu rumo ao Pará onde chegou em 1818 com os 134 escravizados.⁴⁵¹ Diversas embarcações com destino ao Pará tiveram que passar pela comissão mista.

O tumbeiro Andorinha do Tejo abrigou 600 pessoas cativas, vindas do porto de Cabinda, e chegou à baía do Guajará em 12 de março de 1823. No mês anterior, uma galera chamada Tâmega, chegava com 547 escravizados. De Luanda, o navio Maria havia trazido e despejado no porto de Belém, 436 africanos sujeitados a escravidão. Naquele mesmo ano chegou com escravos a galera Eugênia. O ano de 1823 teve, de acordo com Palma Muniz,⁴⁵² pouco mais de mil escravos foram deixados em Belém. Chama atenção uma média de entrada elevada neste ano conturbado em Belém. Entretanto, o tráfico transatlântico, permanece tão vívido nesse ano e nessa década que encontra correspondência na outra margem do Atlântico e no mesmo período.

O Tratado de Aliança e Amizade entre Portugal e Inglaterra, em 1810, foi o primeiro ato formal; previa o fim gradativo do tráfico, além de outras questões relevantes. Este foi um, dentre diversos tratados internacionais, assinado com o intuito de pôr fim ao sequestro e comercialização de pessoas ao longo do Atlântico. Acabar com o trânsito

⁴⁵⁰ idem

⁴⁵¹ APEM, Fundo I: Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo presidente da província do Maranhão com diversas Autoridades. Ano 1816, fl.195v, doc.1084 e 1090.

⁴⁵² MUNIZ, João Palma. *Grenfell na História do Pará*, 1927, p.51-52

forçado de pessoas entre os portos da África e da costa do Brasil, era uma possibilidade remota para a maioria dos autores do início do século XIX.⁴⁵³ A campanha pela abolição do tráfico através do Atlântico remonta às últimas décadas do século XVIII.

As legislações resultantes de diversos acordos diplomáticos que visavam proibir a migração forçada de africanos tornados cativos, tiveram pouco impacto na perspectiva do volume de pessoas comercializadas ao longo do Atlântico, em direção ao Brasil; as modificações ocorreram a partir de 1850. No Brasil, a lei de 7 de novembro de 1831 proibiu o tráfico transatlântico de escravos para suas terras e a Lei de 4 de setembro de 1850 reafirmou tal proibição. A lei de 1831 incidiu diretamente no tráfico e foi a primeira que proibia o tráfico Atlântico de escravos para o Brasil, mas foi considerada uma lei “para inglês ver”,⁴⁵⁴ em outras palavras, pouco interferiu no tráfico para o Brasil.

O Estado brasileiro foi conivente com o tráfico ilegal de africanos e esse comércio se expandiu após essa proibição.⁴⁵⁵ O impedimento formal do comércio de gente entre a costa africana e a costa brasileira foi reiterado com a lei de 1850, porém, o que se viu após duas décadas de proibição do “comércio de almas” no Brasil foi a expansão dessa atividade. Em África, do mesmo jeito, os efeitos quantitativos não se fizeram notar brevemente com a proibição, notadamente, no Atlântico Sul.

As décadas finais do século XVIII até a primeira metade do século XIX correspondem, para o Estado do Brasil, a um momento de ampliação do comércio de pessoas. Segundo David Eltis,⁴⁵⁶ até 1830, a chegada de pessoas cativas ao Brasil está sempre em escala crescente. Os traficantes portugueses e brasileiros, ainda de acordo com Eltis (2013), foram os maiores comerciantes de almas do Atlântico até 1850.⁴⁵⁷ O Pará, como disse Maia Bezerra, “a partir da década de 1840, é certo que demanda da economia amazônica por escravos seria atendida pelo tráfico interno”. Todavia, na leitura do

⁴⁵³ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos Marinheiros e intermediários do tráfico com Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p.71.

⁴⁵⁴ LESLIE BETHELL. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da USP, 1976.

⁴⁵⁵ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

⁴⁵⁶ ELTIS, apud FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. *Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Afro-Ásia, 31 (2004), p.291

⁴⁵⁷ ELTIS apud Silva, Daniel Domingues. *Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico*. In: África: Brasileiros e Portugueses séculos XVI- XIX. Rio de Janeiro, Mauad, 2013, pp.52-53

historiador, o comércio de pessoas escravizadas que ocorria até 1850 entre o Brasil e o Pará “não deixava de ser parte do tráfico internacional ou atlântico de escravos ou ligado subsidiariamente ao mesmo”.⁴⁵⁸

A capitania e, posteriormente, a província do Pará, entre 1820 e 1840, experimentaram uma conjuntura tensa. O vintismo⁴⁵⁹ liberal do lado de lá do Atlântico, teve ecos no lado de cá. Na perspectiva de Antônio Baena, o movimento foi promovido com a finalidade de atender interesses particulares.⁴⁶⁰ Além do retorno de D. João a Portugal, entre as consequências do vintismo, foi o acirramento das rivalidades entre os súditos dos dois lados do Atlântico. A Revolução Liberal do Porto (1820), somada à instabilidade política vivida na província, governada por uma junta local (Junta Governativa) entre os anos de 1821-1823, e que culminou na adesão do Grão-Pará à Independência do Brasil (1823),⁴⁶¹ não foi um cenário para fomentar o tráfico transatlântico.

Ademais, a adesão do Pará à independência do Brasil, ocorrida em 1823, gerou uma série de conflitos e contribuiu para intensificar o clima anti lusitano na província.⁴⁶² A oposição entre os defensores da independência e os lusitanos fiéis à Corte Portuguesa, acirraram as tensões, as quais não diminuíram no decorrer do tempo, pelo contrário, prosseguiram até a eclosão da Cabanagem. Embora a adesão do Pará tenha sido conturbada, o comércio de mercadoria humana não cessou no supracitado ano. O navio Nossa Senhora Conceição⁴⁶³ veio de Cabo Verde com 217 escravizados – o proprietário da embarcação chamava-se Gaspar Almeida Bandeira e morava no reino.

A política abolicionista britânica não obteve, de fato, êxito na supressão do tráfico entre os portos africanos localizados ao norte do Equador e em Belém. O aumento no volume do comércio com os portos do Atlântico Sul ocorreu muito antes de 1815. A

⁴⁵⁸ BEZERRA NETO, 2012, p.73

⁴⁵⁹ Ver COELHO, Geraldo M. *Letras & Baionetas, novos documentos para a história da imprensa no Pará*. Belém: Cultural CEJUP, 1989.

⁴⁶⁰ BAENA, 1969, p.324

⁴⁶¹ A respeito da Junta Governativa paraense e a adesão do Grão-Pará ao Império do Brasil cf. MACHADO, André Roberto de Arruda. *A Quebra da Mola Real das Sociedades: A crise política do Antigo Regime Português na província do Grão-Pará (1821-1825)*. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

⁴⁶² SOUZA JÚNIOR, José Alves de. *Constituição ou Revolução: os projetos políticos para a emancipação do Grão-Pará e a atuação política de Felipe Patroni (1820-1823)*. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-graduação em História Social. Campinas: Universidade de Campinas, 1997, p. 5.

⁴⁶³ Viagem 48888 da base e Arquivos e Coleções Particulares. IHGB. Coleção Manuel Barata. 1627-1914. DA 6.1.7.

Coroa Portuguesa, em 1794, isentou os impostos de alguns portos que enviaram cativos para Belém. Essas isenções foram especialmente direcionadas para o reino de Angola, mesmo que tenha incluído outros portos do Estado do Brasil como Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. O redirecionamento deste comércio para o Atlântico Sul ocorreu vinte e um anos antes do Tratado assinado em Viena.

Sabendo dessa conjuntura, não houve calma entre os homens de negócio da região que mantinham estreitas ligações comerciais com Portugal – para eles, a metrópole era o porto de acesso ao mercado europeu.⁴⁶⁴ Para Magda Ricci, as ligações comerciais entre Grão-Pará, Maranhão, Portugal e Inglaterra foram afetadas por este contexto, trazendo prejuízos comerciais, familiares e pessoais⁴⁶⁵ para portugueses de Belém e de São Luís. A historiadora observa ainda que no Pará “a situação política e os distúrbios sociais e econômicos instaurados pela invasão napoleônica transtornou negócios e amizades, mas também deu a eles outros contornos”.⁴⁶⁶

As mudanças políticas na Europa no início do século XIX, que envolveram Portugal diretamente, tiveram como um dos desdobramentos a chegada da família real na sua colônia americana.⁴⁶⁷ A instalação da realeza Portuguesa e sua máquina administrativa no Estado do Brasil, criou uma conjuntura política particular deste lado do Atlântico. Entre as mudanças administrativas, a abertura dos portos às nações amigas permitiu que diversas pudessem mercadejar igualmente no porto de Belém.

D. Francisco de Souza Coutinho, desde o final do século XVIII, desejava conquistar imediatamente a Guiana,⁴⁶⁸ entretanto, as expedições para Caiena ocorreram somente em 1808 quando o governo luso identificou a “a necessidade imediata de assegurar a fronteira, mediante a remessa de um corpo de tropa que estacionasse no Oiapoque”.⁴⁶⁹ De acordo com Silva Júnior, “no dia 15 de Novembro de 1808, partiu da

⁴⁶⁴ Id., Ibid., p.354.

⁴⁶⁵ RICCI, Magda. *O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: Movimentos Sociais, Levantes e Deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.168

⁴⁶⁶ Id., Ibid., p.169.

⁴⁶⁷ Cf. SCHULTZ, Kirsten. *Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial*. Rio de Janeiro, 1808-1821. *Tempo*, Niterói, v. 12, n. 24, p. 5-27, 2008. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042008000100002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042008000100002&lng=en&nrm=iso)>. access on 13 Jan. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042008000100002>.

⁴⁶⁸ REIS, 1959, p.27.

⁴⁶⁹ REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A ocupação de Caiena*. In: HOLANDA, Sergio Buarque de. *História geral da civilização brasileira, o Brasil Monárquico*. Vol2, Tomo 1. Rio de Janeiro; São Paulo: Bertrand Brasil, 1995-1997, p.284.

vila de Chaves, a primeira expedição em direção a Caiena, composta por mil e duzentos homens da Tropa de Linha, distribuídos em três destacamentos, secundados e protegidos por nove embarcações de Guerra”.⁴⁷⁰

Os negócios no Pará tenderam a ficar instáveis durante a tomada de Caiena (1808-1817).⁴⁷¹ O tráfico era um negócio que demandava altos investimentos. A flagrante instabilidade política vivida na província naquele período, não foi suficiente para impedir que do Gabão viesse o Bergantim Nossa Senhora do Monte Carmo,⁴⁷² comandado pelo capitão Manoel Marques Camacho que aportou em Belém, nos idos de 1808, com 169 africanos escravizados.

Apesar das dificuldades geradas pelos impasses político vividos neste momento, decerto impactaram a economia do Pará; nesse contexto, porém, Manuel Barata destaca que, desde 1773 até 1818, o Pará sempre exportou, mais do que importou, para Portugal produtos diversos como:

açúcar, aguardente, cravo fino e grosso, canela, salsaparrilha, puchiri, toros e pranchas de madeiras diversas, couros secos, salgados e cortidos, anil, óleo de copaíba e de andiroba, urucu, algodão em fio, sumaúma, mel, tapioca, castanha, cebo em pão, guaraná, manteiga de tartaruga, sabão, goma, copal, breu, chocolate, etc.⁴⁷³

As agitações políticas, que se seguiram com a Adesão do Pará (1823) e, posteriormente, com a Cabanagem (1835-1840), contribuíram para o enfraquecimento das atividades econômicas. Na perspectiva de Santos (1980, p.36), o período que se estendeu de 1805 a 1840, como tendência geral da economia, foi declinante .

De 1806 a 1819 passou o Pará por uma grande crise contínua e ininterrupta; mas, em 1820 sete galeras e 53 embarcações de diversas tonelagens trouxeram a esta Província mercadorias francesas, inglesas, portuguesas e africanas, que teriam constituído o início de uma era nova e mais próspera, se as comoções internas e as agitações políticas não tivessem quase extinguido completamente as relações e o movimento comercial

⁴⁷⁰ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.359.

⁴⁷¹ LOPES, Siméia de Nazaré. 2013. *Op. cit.*

⁴⁷² Base de dados viagem 46396

⁴⁷³ BARATA, Manoel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973. pp.301-307.

(...). A navegação de longo curso se mantém estacionária até 1840-41 com 78 a 100 navios.⁴⁷⁴

A perspectiva de Roberto Santos diverge de outros trabalhos. Roberto Simonsen destacou o vigor econômico do Pará desde o período colonial. O autor menciona que é preciso lembrar que, no ano de 1796, Maranhão e Pará exportaram mais do que importaram da metrópole, ficando abaixo apenas do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.⁴⁷⁵ O movimento portuário também permite notar o desenvolvimento econômico da região no final do século XVIII e início do XIX.

O governador do Grão-Pará, D. Francisco Maurício de Souza Coutinho, escreveu a seu irmão, o secretário de Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em 1797, tecendo uma análise da história do comércio de escravos no território paraense e nessa retrospectiva lembra “o abandono a que estava a reduzir-se tam indispensável comercio” e como tinha proposto a metrópole tomar “providências de isentar de Direitos os Escravos que s’importassem dos Portos d’ Africa em direitura ao Pará” – após longas análises da questão, sintetiza os principais obstáculos da intensificação do tráfico de mancípios no Grão-Pará.

A dificuldade de introduzir Escravos no Pará vem primeiramente de que a importação d’elles para outros estados portos não excede aos que eles precisam pois de outra forma baixando de preço pela redundância virião os comerciantes a este buscar os mais subidos porque se vendem, em segundo lugar do atraso, e a pobreza d’esta colônia cujos habitantes ainda quando vinhão a pagar os escravos com a mesma demora que os das outras como recahe sobre toda sobre o que os introduz porque não há negociantes que tomem e paguem logo como n’aquellas ou parte ou toda a armação a venderem depois, fica muito mais vantajoso ao dono d’ella vende-la nos outros portos por menor preço do que esperar tanto tempo para embolçar dos maiores que poderá haver n’estes.⁴⁷⁶

O longo discurso de Souza Coutinho ressalta o desinteresse dos mercadores de vir comercializar cativos em Belém, bem como ressalta a questão da pobreza dos moradores

⁴⁷⁴ CORDEIRO, Luiz. *Op. cit.*, p. 19; 20; 24.

⁴⁷⁵ SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Vol. 2, 1944, p. 225.

⁴⁷⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *op. cit.*, p.243.

como um dos principais motivos pelos quais não se realizava, intensamente, o “comércio de almas” – entretanto, os argumentos do governador não se revelam nos dados econômicos do período. Em 1800, Coutinho ressalta que houve um salto na balança de exportação do Pará, em que as exportações foram maiores do que foi registrado em 1796. Com as exportações em alta, o governador esperava um fluxo maior na chegada de escravos no porto de Belém. Nesse mesmo documento, ele menciona que os traficantes deveriam suplantar as dificuldades em realizar o “comércio de almas”, diretamente e somente com o Pará, uma vez que ele achava pernicioso que navios vendessem escravos em portos do Brasil e seguissem para Belém.

No livro *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso brasileiro (1769-1836)*, Eduardo Frutuoso apontou que os navios saídos do porto de Belém, promoveram, paulatinamente, alterações nas atividades portuárias de Lisboa, aumentando o número de embarcações saídas de Belém, bem como suas tonelagens, o que permitiu levar mais mercadorias. As atividades econômicas do Pará acompanharam o crescimento da movimentação marítima no final do século XVIII e início do XIX. Entre 1783 e 1807, a média anual das embarcações passou de sete para 12 navios; de 1809 a 1822, esse número saltou para uma média de 16 navios anuais. Em função de vários fatores políticos, o Pará, segundo o autor, foi o que apresentou maiores ganhos em tonelagem transportada, saindo de 6,4% para 19,1%, após a Independência. No período de 1823 a 1836, o movimento portuário apresentou uma queda, na média de navios, registrando apenas 14 embarcações.⁴⁷⁷

O aumento nas tonelagens dos navios, que mencionou Eduardo Frutuoso, também possibilitou ampliar o número de escravizados transportados nos tumbeiros. Foi possível trazer um número maior de cativos, mesmo com menos viagens. Para Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo, “por volta de 1784 [...] é possível ver que o número médio de escravos transportados havia aumentado, a se julgar pela arqueação das embarcações típicas do transporte”.⁴⁷⁸ Os espaços internos dos navios aumentaram, ampliando, por conseguinte, a capacidade de transportar escravos.

⁴⁷⁷ FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, Antonio. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio lusobrasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001, p. 63.

⁴⁷⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 49.

A perspectiva de uma economia periférica, de um cenário de pobreza ou “atraso”, aplicada à Amazônia, segundo Francisco de Assis Costa,⁴⁷⁹ foi derivada de uma comparação do valor das exportações paraenses com a das capitanias mais enriquecidas e com o valor total das exportações de toda a colônia. O trabalho de Ciro Flamarion Cardoso é exemplar na construção dessa imagem de uma economia e sociedade periférica, isto é, à margem. Para Ciro Flamarion, em regiões como o Pará, desenvolveram-se regiões periféricas. Dentre os argumentos do autor, o acesso à mão de obra escravizada de origem africana, seria um dos motivos para determinarem o local de periferia do Grão-Pará.⁴⁸⁰ Em análise sobre o Pará na segunda metade do século XVIII e início do XIX, apresenta uma visão pessimista da economia

Para justificar a contínua (pela enorme mortalidade) e maciça escravização dos índios, os colonos paraenses invocavam sua pobreza que os incapacitava de comprar escravos negros, mesmo nas ocasiões em que as companhias de comércio os introduziam. E realmente, tudo confirma a impressão de pobreza, marasmo e abandono, numa colônia onde a atividade principal – a extração silvestre de “drogas do sertão” como o cacau, a salsaparrilha, a baunilha, o pau-cravo, etc.- era puramente predatória, e aliás realizada de maneira destrutiva, sem cuidado algum.⁴⁸¹

Os modelos concebidos pela história econômica não foram eficientes na explicação acerca das atividades econômicas desenvolvidas na região, como bem destacou Rafael Chamboleyron

A historiografia insistiu nesta contradição para entender a economia amazônica. Em vários trabalhos como os escritos por Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Roberto Simonsen, Nelson Werneck Sodré e Arthur Cezar Ferreira Reis, a economia[...] foi pensada comparativamente a outras experiências coloniais – notadamente o Nordeste açucareiro- revelando o fracasso da implementação de uma economia baseada na escravidão africana e no desenvolvimento de *plantation*.⁴⁸²

⁴⁷⁹ COSTA, 2010, p. 37

⁴⁸⁰ CARDOSO, Ciro Flamarion, *Economia e Sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Grão-Pará 1750 e 1817*. Rio de Janeiro, Editora Graal, 1984.

⁴⁸¹ CARDOSO, 1984, p.98.

⁴⁸² CHAMBOULEYRON, Rafael. *O governo dos sertões. Açúcar, aguardente e índios na Amazônia Colonial*. Texto apresentado no Seminário de Estudos Coloniais/UFPA, outubro de 2007.

O entrelaçamento de atividades extrativas, criatórias e agrícolas caracterizaram a economia do Pará na segunda metade do século XVIII e início do XIX. Ao analisar aspectos da economia escravista, Maia Bezerra Neto, já havia apontado essas características. O autor afirma que

(...) os setores agrícola e pecuário sempre estiveram presentes com maior ou menor grau de importância dentro da economia amazônica, tanto que, dentre os produtos exportados, no período de 1796 a 1811, o algodão, o arroz, o café, os couros, a aguardente e os couros secos situavam-se entre os dez mais importantes, enquanto que, dentre os produtos oriundos do extrativismo, destaca-se fundamentalmente o cacau, ocupando a primazia, ao lado de outros produtos extraídos das florestas de menor importância comercial, tais como o cravo fino, a salsaparrilha e o óleo de copaíba⁴⁸³

Para Dauril Alden, foi o cacau, (tanto o silvestre quanto o cultivado) o principal produto de exportação da Amazônia – o produto teve tal relevância que, de acordo com o autor, pode ser dividida em períodos

No início da década dos anos 1730, o cacau se tinha tornado o principal produto de exportação da Amazônia, posição que continuaria a ocupar por mais de um século. Os anos que ficam entre 1730-quando as estatísticas de exportação se tornaram disponíveis pela primeira vez- e 1822 (quando o Brasil se tornou independente) podem ser divididos em três períodos distintos. Em falta de melhores termos, o primeiro, que vai até 1755, pode ser chamado, a “a primeira era do livre comércio”. O segundo, que se estende de 1756 a 1777, foi o “período do monopólio”, quando a economia da região Amazônica foi controlada pela famosa Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Esse controle cessou em 1778, quando a Companhia não conseguiu renovar seu contrato, começando uma nova era de livre comércio.⁴⁸⁴

Desde o período colonial, a Amazônia se constituiu em um sistema econômico com capacidade produtiva crescente, atestável pelos números da exportação para o Reino.

⁴⁸³ BEZERRA NETO, op.cit,p.135

⁴⁸⁴ ALDEN, op. cit., pp.31-32.

A economia colonial cresceu como um todo cerca de 3,9% no período de 1778 a 1798.⁴⁸⁵ Neste mesmo ínterim, a agricultura cresceu 7,1% ao ano, crescimento anual bem superior ao extrativismo que crescia a 1,5% no mesmo período.⁴⁸⁶ O economista Francisco de Assis Costa ressalta ainda que, de 1777 até 1820 “cresce a capacidade da produção agrícola, bem como a quantidade exportada dos produtos agropecuários”.

Os navios negreiros não eram os únicos a trazer escravizados ao porto de Belém neste período. Era comum haver famílias que migravam trazendo consigo seus escravizados. A exemplo de Domingos de Oliveira Briozo que, em seu passaporte de 22 janeiro de 1802, informava estar acompanhado de sua mulher e de um preta escravizada.⁴⁸⁷ Haviam, além disso, navios que transitavam no cais de Belém e carregavam cativos, como em 1802, quando chegava ao porto uma “embarcação francesa, trazia escravos nossos, entre eles forros”.⁴⁸⁸ Essas informações nos fazem inferir que as estimativas do tráfico são mais elevadas, pois somente as fontes relacionadas aos negreiros não traduzem com nitidez os números dessa migração forçada.

O comércio de gente entre os portos da costa do Brasil e Belém foi um negócio ativo e, de acordo com Vicente Salles,⁴⁸⁹ essa migração forçada ocorria por via marítima e terrestre. O tráfico interno se intensificou a partir de 1841. Para Maia Bezerra Neto: “na década de 1850, o tráfico interno de escravos entre as diversas partes do Brasil passou a ganhar dimensão própria, ficando então usualmente conhecido como tráfico interprovincial”.⁴⁹⁰

O estudo de Diego Santos⁴⁹¹ analisou o comércio entre os portos brasileiros, principalmente, do Grão-Pará e do Maranhão, no período de 1778 a 1830. A respeito dos itinerários dessa atividade “interna”, Diego Santos diz que existiam dois tipos: o “direto”,

⁴⁸⁵ COSTA, Francisco de Assis. *A Economia Colonial do Grão Pará: uma avaliação crítica (1720-1822)*. Economia e Sociedade, Campinas, v.21, n.1 (44), p.197-219, abr, 2012, p.209. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ecos/v21n1/08.pdf> Acesso em 24/07/2017.

⁴⁸⁶ Idem, *Ibid.*, p.208

⁴⁸⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_44, 97, vol,23, Doc 89

⁴⁸⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_44, 97, vol, 23, Doc 12

⁴⁸⁹ SALLES, Vicente, 2005, p, 64.

⁴⁹⁰ BEZERRA NETO, op. cit, p.73

⁴⁹¹ SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasilicas: o tráfico interno de escravos em direitura à Amazônia, C. 1778- C. 1830*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História, UFPA, Belém, 2013, p.131.

em que os escravizados vindos da costa africana chegavam a desembarcar em Portos como Bahia e Pernambuco para, posteriormente, seguirem para Maranhão e Grão-Pará; e o “indireto”, em que os navios vinham da costa africana, comercializavam na costa brasileira e seguiam para os portos amazônicos. Este último itinerário, de acordo com o autor, era o mais recorrente⁴⁹².

Os portos de saída e chegada são comumente entendidos como rotas, contudo, Mariza Soares destaca que é necessário ampliar a concepção de rota, pois é indispensável incluir nesse conceito, as paradas, os caminhos percorridos, as relações comerciais aí envolvidas, a escolha das mercadorias negociadas – esse conjunto constitui, na perspectiva da autora, elementos que definem rota.⁴⁹³ Mariza salienta que aquilo que muitos trabalhos definem como rota, na verdade, trata-se de segmentos de rota, ou seja, apenas uma parte do percurso.

Seguindo a perspectiva de Mariza Soares, muito do que chamam de tráfico interno, durante o período colonial, nada mais é do que uma etapa, um segmento de rota do comércio Atlântico. As viagens entre os portos de Pernambuco/Pará, Bahia/Pará e Maranhão/Pará eram tão recorrentes que possibilitaram inclusive aos práticos e capitães, estabelecerem relações pessoais nos diferentes portos desses segmentos de rota.

Para Richard Graham,⁴⁹⁴ no século XVIII, por Salvador ser um entreposto comercial importante do tráfico no Brasil, era comum escravizados serem reenviados de lá para portos como Pará e Maranhão. Ainda de acordo com o historiador “escravos vinham sendo, há muito tempo, comercializados internamente no Brasil, alguns atravessando longas distâncias, tivessem eles sido transportados inicialmente do ultramar ou não”. Navios vindos da África, que comercializavam mercadoria humana nos portos da Bahia, Pernambuco, Maranhão, dentre outros, seguiam para mercadejar gente cativa no porto de Belém constantemente. Era uma etapa de comércio reconhecido pelas autoridades coloniais que ora viam o negócio como um empecilho – porque, supostamente, seriam os cativos da pior qualidade como doentes, fracos ou os mais

⁴⁹² SANTOS, 2013, p.52-53

⁴⁹³ SOARES, Mariza de Carvalho, *Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EduFF, 2007, p. 20.

⁴⁹⁴ GRAHAM, Richard. *Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil*. In: REIS, João José; SILVA Jr., Carlos da. *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, p.345-346.

propensos a revoltas – ora como uma saída necessária para aumentar o número de escravos adentrados no Grão-Pará.

No oitocentos, ou mesmo nas décadas finais do XVIII, quando o tráfico transatlântico arrefecia, o comércio entre os portos do Brasil e o do Pará tendiam a se intensificar, especialmente, no período entre 1780 a 1790. Todavia, foram criadas leis para arrefecer esse comércio, como o Alvará de 3 de junho de 1809 que criou taxas específicas para todo escravo que não viesse diretamente da costa africana, tornando-o legal, porém, para os navios vindos da África que comumente comercializavam nos portos do Brasil e seguiam para negociar gente cativa no Pará, isso se tornou dispendioso. Como evidencia Antônio Baena:

(...) se haja de pagar á Real Fazenda sisa de dez por cento do preço da compra sem excepção de pessoa ou corporação alguma; e que em todo Estado se pague meia sisa ou cinco por cento do custo das compras e vendas dos escravos ladinos, que se entenderão ser todos aqueles que não são comprados aos mercadejantes de negros novos, e que entrão pela primeira vez no paiz transportados da Costa d'África.⁴⁹⁵

Outro empecilho ao tráfico entre os portos do Brasil e do Pará eram as doenças, como se destacou em correspondência de 1800: “principalmente vindo aquele navio do Maranhão onde aquella peste esta fazendo os seus costumados estragos”.⁴⁹⁶ A preocupação com a contaminação e a disseminação de doenças, notadamente a varíola, foi também uma variável importante no tráfico. Essa foi uma questão que levou o Príncipe Regente D. João a enviar a ordem em 1799 para que “se introduzisse e promovesse a inoculação dos meninos negros e índios contra as bexigas”.⁴⁹⁷ Os tumbeiros eram identificados como responsáveis pela contaminação. O administrador da alfândega, Francisco Pedro Ardasse, em janeiro de 1800, ordenou, após a visita ao navio que estava repleto de escravos, que começasse a sua descarga. Havia a preocupação de que os navios e suas cargas voltassem a infeccionar a cidade com bexigas, como já havia ocorrido.⁴⁹⁸

⁴⁹⁵ BAENA, op.cit. p. 281

⁴⁹⁶ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, Ibid., p.190

⁴⁹⁷ Idem, p.213.

⁴⁹⁸ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, Ibid., p190

As preocupações com as epidemias eram recorrentes. De acordo com Magali Romero, em fins do século XVIII e início do XIX, a varíola foi a enfermidade que mais causou danos no Pará.⁴⁹⁹ Por isso, não é raro encontrarmos documentação que evidenciam os problemas decorrentes das epidemias ocorridas outrora. Isso, no entanto, não chegou a ser um empecilho a ponto de que impedisse os navios de partirem para África a fim de trazer escravizados. Os negociantes do Pará, Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão e João Lopes de Cunha, financiaram uma expedição negreira para Angola. O navio Nossa Senhora do Rosário (Paquete Feliz) foi comprado em sociedade pelos comerciantes para ser um negreiro e seguiu em viagem em julho de 1801.⁵⁰⁰

No ano de 1802, D. João reiterou a mesma ordem acerca da inoculação e dos cuidados para evitar a contaminação da população.⁵⁰¹ Entretanto, as reais ordens não foram bem recebidas pela população. O governador informou a metrópole que as ordens de inoculação tinham sido recebidas em 1803, porém “nem o exemplo, nem a persuasão, nem ainda o curativo gratuito pôde mover os ânimos dos povos a adoptarem a inoculação que Sua Alteza recomendou” e que já tinha sido experimentada antes na região por missionários.⁵⁰² O governador disse ainda que a inoculação efetivada pelos missionários teve “exemplos favoráveis nos mesmos índios em que esta doença fez tanto estrago”.⁵⁰³

3.2. As nações africanas em Belém.

Os escravizados, transportados nos tumbeiros na baía do Guajará, desembarcavam no porto de Belém. Costumavam seguir para o interior do Pará – e o de outras localidades do Brasil como Goiás e Mato Grosso – para serem comercializados, enquanto uma parte permanecia em Belém. Os trabalhos de Bárbara Palha e Luiz Laurindo⁵⁰⁴ são exemplos

⁴⁹⁹ SÁ, Magali Romero. *A peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização*. Anais do III Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf

⁵⁰⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, Ibid., , p.216.

⁵⁰¹ Id., Ibid., p.217.

⁵⁰² SÁ, Ibid., p.6.

⁵⁰³ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar]. Pará, 4 de março de 1803. Pará, AHU (Avulsos), Cx. 124, D. 9561.

⁵⁰⁴ PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão negra em Belém: mercado, trabalho e liberdade (1810-1850)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém, 2011. LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. *A cidade de Camilo: escravidão urbana em Belém do Grão-Pará (1871-1888)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

de produções que buscam refletir sobre a presença dos negros em Belém, cidade cuja vida material revelava a vivência da população negra, como nos lembrou Isabel Augusto.⁵⁰⁵ Nas primeiras décadas do oitocentos, essa população circulava em Belém e experienciava atividades laborais diversas.

Da mesma forma que em outros centros urbanos do Brasil, em Belém os trabalhos domésticos eram realizados, sobretudo, por escravos. Estes, segundo Vicente Salles, formavam a criadagem das famílias ricas e executavam tarefas em todas as repartições das casas, desde a sala até a cozinha.⁵⁰⁶ A documentação mostra casos de escravos que vivenciaram essas condições, como Marcelina Thereza: mulata, solteira, aparentava ter cerca de vinte anos de idade, escrava do Reverendo da Sé, Felipe Joaquim Rodrigues, e que desempenhava todas as tarefas de casa – filha da cativa preta Rosa Thereza.⁵⁰⁷

O caso de Marcelina Thereza assemelha-se aos de muitas outras escravas, como a preta Maria Francisca, viúva, com idade de quarenta anos, residente à Rua Formosa, escrava do advogado Matheus Alves Martinz.⁵⁰⁸ Outras personagens entram em cena, embora não sejam escravas ou africanas, tornam-se importantes de mencionar, pois são mulatas como Ignez Maria de Jesus, solteira, com idade de aproximadamente cinquenta anos, costureira e rendeira, residente à Rua de São Vicente,⁵⁰⁹ e Maria Fructuosa da Sylva, solteira, costureira, rendeira e engomadeira, com trinta e três anos de idade.⁵¹⁰

Os trabalhos domésticos constituíram boa parte dos serviços feitos por escravos. Certamente, esses trabalhos não se limitavam às casas, mas também se encontravam fora dela sob a forma de diversos ofícios, registra Vicente Salles, e em espaços como ruas, mercados e feiras.⁵¹¹ Dessa maneira, os escravos executam importantes serviços para a manutenção da escravidão, dentre os quais, alguns acompanhavam e carregavam as senhoras nas redes até as igrejas,⁵¹² assim como para outros ambientes. Alguns fabricavam produtos para venderem – pode ser o caso de Joaquim Antônio, solteiro, da

⁵⁰⁵ AUGUSTO, Isabel Teresa Creão. *Entre o ter e o querer: domicílio e vida material em Santa Maria de Belém do Grão-Pará (1808-1830)*. Dissertação de Mestrado –Universidade Estadual de Campina, Campinas, 2007: 57-67.

⁵⁰⁶ SALLES, op. cit., 205, 212.

⁵⁰⁷ LAPA, José Roberto do Amaral. *Livro da Visitação do Santo Ofício da Inquisição ao Estado do Grão-Pará (1763-1769)*. Petrópolis: Vozes, 1978, p.141.

⁵⁰⁸ Ibid., p. 141

⁵⁰⁹ Ibid., p. 158.

⁵¹⁰ Ibid., p. 132.

⁵¹¹ SALLES, op. cit., p. 205.

⁵¹² Ibid., p. 141.

nação Angola, que andava não raramente pelas ruas de Belém exercendo a função de vendedor de lenhas; pertencia a fazenda da família Serrão de Castro e morava com os filhos do seu falecido dono, Domingos Serrão de Castro no engenho da Boa Vista, freguesia da Sé.⁵¹³ A venda de lenhas na cidade ou de outros produtos do engenho, certamente, consistia em uma prática comum entre os cativos da fazenda.⁵¹⁴ Ainda dentro dessa categoria, podemos compreender a trajetória de Francisco da Costa Xavier, crioulo, cativo de Manoel Joaquim de Sousa Feio, com idade de vinte e três anos, solteiro, que exercia a função de oficial de sapateiro.⁵¹⁵ Dessa maneira, os afazeres domésticos possibilitaram aos mancipios, deslocarem-se de uma área para outra, estreitando a relação entre senhor e o escravo,⁵¹⁶ questão que, sem dúvida, contribuía para a concessão de alforrias no submundo da escravidão.

Com relação às obras públicas,⁵¹⁷ vimos anteriormente que o Peri constituía uma área alagada aterrada em meados do século XVIII.⁵¹⁸ Por muito tempo, o lugar se tornou um empecilho para o crescimento de Belém, sobretudo, na época do inverno. Para os trabalhos dessa obra, em 1803, o governador do Pará, o Conde dos Arcos Marcos de Noronha Brito, em carta para o Mestre de Campo José Manoel Seabra, relatava: “ontem soube que V. S^a tinha mandado os seus escravos para o útil serviço de desaguamento do Peri, o que me dá bem a conhecer o seu desinteresse, apego e zelo pelo Real Serviço e de que eu muito louvo, e agradeço”.⁵¹⁹

Ainda no mesmo ano, provavelmente acerca de outra obra, Conde dos Arcos, em carta para o Ouvidor Geral, ordena que “todos os pretos, forros e mestiços que habitam nesta capital junto ao quartel do Regimento da cidade para ahí se lhes dar um destino indispensável ao Real Serviço”.⁵²⁰ Para os serviços de obras, como o desaguamento do Peri, com certeza, trabalhou bastante gente sem qualificação que precisava empregar apenas braços para o andamento da obra, como ocorreu em outras construções e reparos

⁵¹³ LAPA, op. cit., p. 1978: 262.

⁵¹⁴ Ibid., p. 265.

⁵¹⁵ Processo n° 719 –1771

⁵¹⁶ SALLES, op. cit., p. 206

⁵¹⁷ Os africanos e seus descendentes prestaram serviços em atividades ligadas as construções urbanas, sobretudo das Câmaras e das cadeias públicas das Vilas da Capitania do Grão-Pará. VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 55.

⁵¹⁸ BAENA. Ladislau. *Compêndio das Eras da Província do Grão Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1969. p.254.

⁵¹⁹ Ibid., p. 190.

⁵²⁰ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 190.

na cidade. No entanto, houveram casos de escravos que se especializaram em um determinado ofício, pois muitas obras exigiam pessoas qualificadas.

Entre os trabalhadores especializados, como já mencionados, haviam muitos negros que inclusive criaram estratégias para “controlar” a mão de obra especializada na cidade. É o que nitidamente aparece na documentação de um grupo de escravos e forros reunidos em 1796, na casa de um negro forro da cidade, lugar onde se encontravam muitos outros trabalhadores que praticavam serviços especializados e buscavam criar estratégias para incluir menor número de concorrentes no mercado. Essa reunião preocupou Luís Pinto de Souza Coutinho, Secretário interino de Estado da Marinha e do Ultramar e dos negócios do Estrangeiro e Guerra. Ele escreveu ao governador do Pará, em 1796, para acalmar os ânimos das autoridades de Belém; na missiva, Luís Coutinho destaca que essas pessoas “nenhum prejuízo podiam causar”.⁵²¹

Em Belém, igualmente a outros espaços do Brasil, o escravo teve importância na área da saúde. Entre os ofícios ligados à saúde, destacamos o de sangrador ou barbeiro-sangrador, como geralmente era chamado. João Vidal de São José, africano de nação Congo, exercia o ofício de sangrador, casado com Maria Izabel, africana, natural de Costa da Mina. Ambos escravos do capitão Joaquim Rodrigues Leitão, residiam à Rua dos Mercadores. João Vidal aparentava ter a idade de trinta anos mais ou menos. Segundo Tania Salgado Pimenta, a sangria tornou-se um método muito utilizado no Brasil, desde o século XVI, em quase todas as enfermidades, de um modo geral, praticado por escravos africanos e seus descendentes.⁵²²

Essa população negra que circula por Belém na segunda metade do século XVIII até as duas primeiras décadas do oitocentos é majoritariamente africana. Os estudos demográficos da população do Pará, como o de Márcia Melo⁵²³ evidenciam que os mapas populacionais apontam para um crescente aumento da população cativa no período de 1774-1821. Sendo Belém o principal núcleo urbano do Pará, podemos dizer que, a partir das décadas finais do século XVIII, tratava-se de uma “cidade enegrecida”. O crescimento da população negra no Pará, segundo a historiadora, ocorria em função do incremento do

⁵²¹ VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, op. cit., p. 207

⁵²² PIMENTA, T. S. *Barbeiros-sangradores e curandeiros no Brasil (1808-28)*. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v. 5, n° 2, Rio de Janeiro, Julho/Outubro, 1998.

⁵²³ MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão-Pará e Maranhão, 1774-1821*. *Anais de História de Além-Mar* XVI (2015): 227-253. ISSN 0874-9671, p.236.

tráfico negreiro após 1777.⁵²⁴ A respeito da população africana no Pará, Maia Bezerra Neto, afirmou:

[...] durante o período colonial, particularmente no século XVIII, a população escrava negra na Amazônia portuguesa era composta por uma maioria de africanos, sendo ainda muito reduzida a percentagem de escravos nascidos na dita região.⁵²⁵

Acerca das famílias escravas formadas no Pará, o historiador evidencia que as primeiras gerações de cativos crioulos na região amazônica remontam das últimas décadas do século XVIII.⁵²⁶ Nas duas primeiras décadas do oitocentos ainda é possível identificar africanos que compunham a população cativa da região. O Inventário de 1836 do casal D. Inocêncio Rosa de Oliveira nos faz vislumbrar escravizados de primeira geração nas primeiras décadas do oitocentos.

Tabela 3: Escravos sexo masculino do casal D. Inocêncio Rosa de Oliveira

Denominação	Nome Do Escravo	Procedência	Idade	Valor (Estimado)
Cafuz	Antonio	Liana	40 anos	180\$0 00
Preto	Domingos	Nação Mina	45 anos	190\$0 00
Preto	Francisco	Cabo Verde	34 anos	180\$0 00
Preto	José	Nação Mandinga	50 anos	100\$0 00
Preto /crioulo	Tito	-----	32 anos	200\$0 00
Preto	André	Nação Congo	31 anos	200\$0 00
-----	Inácio	Nação Congo	29 anos	220\$0 00
-----	João Antonio	Nação Benguela	40 anos	200\$0 00

⁵²⁴ MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão-Pará e Maranhão, 1774–1821*. Anais de História de Além-Mar XVI (2015): 227–253. ISSN 0874-9671, p 235.

⁵²⁵ BEZERRA NETO, 2012, p. 102

⁵²⁶ Idem

-----	Serafim	Nação Congo	40 anos	220\$0 00
-----	João	Nação Angola	34 anos	200\$0 00
-----	Marcelo	Nação Angola	24 anos	190\$0 00
-----	Costodio	Nação Congo	24 anos	240\$0 00
-----	Cláudio	Nação Benguela	22 anos	220\$0 00
-----	Valério	Nação Congo	22 anos	240\$0 00
-----	Vitoriono	Nação Benguela	24 anos	240\$0 00
-----	Valentino	Nação Benguela	23 anos	250\$0 00
Moleque	Narciso	Nação Benguela	14 anos	260\$0 00
Moleque	Felizardo	Nação Congo	12 anos	250\$0 00
Moleque	Ângelo	Nação Benguela	12 anos	200\$0 00
	João	Nação Congo	28 anos	150\$0 00
	Germano	Nação Congo	26 anos	200\$0 00
Molato	Antonio	Ceará	25 anos	260\$0 00

Fonte: PASTANA, 2008, p.82-83

Os bens do casal incluíam cerca de vinte e cinco escravizados. Esses trabalhadores cativos pertenciam a diferentes regiões africanas, assim como de grupos étnicos distintos. Na indicação de procedência, o documento indica nação Mina, Cabo Verde, Mandinga, Congo, Benguela, Angola. Para Mariza Soares, o

uso dos termos “preta-mina”, “nação angola” e “escravos de Guiné”. Essas expressões costumam acompanhar o nome dos escravos ou ser incorporadas a eles: Antônio Mina, Manoel do Gentio de Guiné, Elório Cabinda. Em todos os casos, o nome traz a marca de uma designação de grupo.⁵²⁷

⁵²⁷ SOARES, Mariza. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. In.: Tempo. Vol. 3 – nº , Dezembro de 1998. p. 1

A utilização do termo “nação”, na perspectiva de Mariza Soares, é uma forma de designação de um grupo também largamente utilizado para indicar os portos de procedência, entretanto, os lugares onde os escravizados eram embarcados não davam conta necessariamente de indicar os grupos étnicos ao qual pertenciam. Os traficantes acabaram criando denominações externas (em função dos portos de compra ou de embarque). A essas denominações, que generalizavam grupos distintos e não eram criadas por eles próprios, Nicolau Parés⁵²⁸ chamou de denominações “metaétnicas”. Desta forma, Angola poderia comportar diversos agrupamentos étnicos, como Ovimbundos, Umbundos, Benguelas, Congos e assim por diante. Entretanto, ainda são reveladores os dados da origem dos escravos e, portanto, dos territórios e das rotas de tráfico para a América Portuguesa.

Os africanos de algumas regiões e de determinados grupos étnicos seriam preferidos para um número delimitado de atividades. O trabalho de Reinaldo Barroso⁵²⁹ sugere que os negros escravizados da Alta Guiné eram preferidos no Maranhão, pois teriam experiência na produção de arroz, uma atividade produtiva importante em determinadas regiões do Maranhão onde o trabalho de origem africano era empregado. O autor aponta que a “especialização com plantio de arroz”, que os escravizados da “nação Guiné” possuíam, era um dos elementos que explicariam a preferência do tráfico com a Alta Guiné – essa habilidade com determinadas atividades, assim como as diversas nações a que pertenciam os escravos de primeira geração, poderia influenciar nos preços dos cativos.

No caso dos vinte e cinco escravizados que aparecem no inventário de D. Inocêncio Rosa de Oliveira, faremos observações pontuais considerando questões relativas à nação. A maioria dos escravos aparecem com a sua denominação de nação, precisamente dezanove dentre os vinte e cinco, logo esse era um elemento importante. Francisco, de trinta e quatro anos de idade, é identificado como Cabo Verde e seu preço no inventário foi estimado em 180\$000; tendo a mesma idade, João da nação Angola era estimado em valor mais elevado: cerca de 200\$000. Sendo ambos homens e tendo a mesma idade, não sabemos se João da nação Angola poderia possuir habilidades no

⁵²⁸ PARÉS, Luis Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual jeje na Bahia*. São Paulo: Unicamp, 2004.

⁵²⁹ BARROSO, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlânticoequatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. Dissertação de Mestrado. Salvador /UFBA , 2009.

trabalho que justificariam um preço mais elevado que o de Franciso, mas, podemos aqui inferir que o pertencimento à nação pode ter influenciado na diferença de preço.

No inventário de D. Inocêncio Rosa de Oliveira, o aspecto da nação, aparece intimamente ligado ao lugar e ao porto de procedência, como forma de identificação, e menos articulado ao aspecto da identidade étnica (uma exceção como na indicação do preto José que é Mandiga); daí, há os que são Benguela, Congo, Cabo Verde, Mina, Ceará, e que são identidades, majoritariamente, que servem como indicativos dos portos que vieram – o caso do mulato Antonio e do cafuz Francisco, que vieram do Ceará, torna essa relação nação/lugar e origem/lugar de embarque mais nítida.

A maioria dos escravos descritos no inventário de D. Inocêncio Rosa de Oliveira pertenciam, predominantemente, a costa centro ocidental africana, como já havia pontuado Maia Bezerra Neto⁵³⁰ ao mencionar que a diminuição de escravizados de primeira geração no Pará vão diminuindo sensivelmente ao longo da primeira metade do século XIX. Tendo nascido no Pará, ou em África e trazido ao Pará, a questão é que ter negros escravizados era sinal de riqueza e os testamentos revelam isso. A historiadora Andréa Pastana analisou 367 testamentos, todos da primeira metade do século XIX, e notou que desse universo 85,8% faziam referência ao negro. Foram as redes do tráfico que vitimaram esses africanos e os trouxeram à capitania/província do Grão-Pará.

3.3. O Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde

O tráfico de escravos, bem como a exportação da urzela, eram relevantes para a manutenção da economia da Alta Guiné. As mudanças políticas, experimentadas por Portugal e pelo Brasil, afetaram o comércio e a economia da Guiné. Uma memória sobre a região, escrita por José Antonio de Oliveira Leite em 1830, na Ilha de Boa Vista/Cabo Verde, retrata, dentre outros temas, como a independência do Brasil prejudicou o comércio com a Alta Guiné. No documento, fica evidente uma imagem ligada a decadência econômica em

[...] que os portugueses fascinados pela nova conquista, abandonassem todas as vantagens das suas possessões antigas e dando de mão a tão sólida riquezas, unicamente exercessem, sobre esta costa o trato da escravatura que as circunstâncias do

⁵³⁰ BEZERRA NETO, op.cit. p. 102-103

Brazil tenham tornado mais interessante, nesta mesma época uma companhia fez por muito tempo exclusivamente o comércio da Guiné; esta companhia era uma ramificação da do Pará e Maranhão e por isso acabou com ela: sucedeu imediatamente uma sociedade mercantil mal dirigida que no princípio fez bons interesses, porém que os erros de seus administradores, fizeram baquear de repente, e com ella expirou até hoje o bom comércio português na costa da Guiné, caíram em perfeito esquecimento as margens do Cazamansa, s. domingos, e em vez de serem considerados, na metrópole como mananciais inesgotáveis de sua riqueza infinda, um terror pânico geralmente derramado as fez olhar como países áridos.⁵³¹

O sentimento de abandono da região e o definhamento da economia – que se arrefeceu na medida em que o “trato da escravatura” perdia o vigor – ficam evidentes. As formas de organização desse comércio são descritas, assim como o exclusivo comercial da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Em seguida, José Leite menciona “uma sociedade mercantil mal dirigida que no princípio fez bons interesses, porém que os erros de seus administradores, fizeram baquear de repente, e com ella expirou até hoje o bom comércio português na costa da Guiné”; era o contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde.

A perspectiva da organização de um contrato, ou mesmo a criação de outra Companhia, foi concebida desde 1779, pouco tempo depois de extinto o monopólio da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Martinho de Melo e Castro emitiu um parecer sobre a introdução de escravos de Bissau e Cacheu no Pará e no Maranhão,⁵³² em que propõe a criação de uma nova companhia ou sociedade para recompor e reconfigurar a rede do tráfico de escravos entre Pará, Maranhão e Alta Guiné. No mesmo ano um morador de Cabo Verde enuncia:

Não se trata, nem de Apologia, nem de reclamações a favor ou contra a companhia do Pará e Maranhão, trata se tão somente de saber, se he mais conveniente, que o comércio daquelas ilhas,-

⁵³¹ Instrução ao conde de Basto José Antônio de Oliveira Leite de Barros, ministro e secretário de Estado aos negócios de Marinha e Ultramar, referente aos males sentidos com a perda do Brasil, a decadência da ilha de Santo Antônio em Cabo Verde. 1830. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano IHGB, DL39,06.02

⁵³² Minuta de Martinho de Melo e Castro, sobre o ante projeto para o comércio das ilhas de Cabo Verde e domínios da Costa da África. Ano 1779. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano IHGB, DL85, 03, 011

Dominios da costa da África se deixe livre nas mãos de particulares ou se é uma companhia na forma como se praticou com a do Pará; e como o facto são os que melhor podem decidir sobre pontos semelhantes.⁵³³

As Companhias mercantis seriam a melhor forma de enfrentar a concorrência nos portos da África e manter o comércio de escravizados com o Pará, pois, pouco após o ano de 1800, permanecia sendo sugerida a criação de uma companhia de comércio como alternativa para a oferta de mão de obra africana cativa no Grão-Pará e Maranhão. Como aparece na documentação,

O privilegio exclusivo que se teve a Companhia do Pará, para o comércio da África, e para a introdução de escravos no Pará, e Maranhão, he o mesmo que se tem as companhias inglesa, holandeza e dinamarquesa, e que tinha a francesa, em quanto os ingleses não a destruíram. Nem aquelas naçoens acharam outro modo de fazer o dito comércio da costa de Africa, em razão dos grandes fundos, que são necessários para ella, senão por meios de companhias: o mesmo nos aconteceu anos com a do comercio estabelecida em 1649; com a do cacheu estabelecida no fim do século passado, e destruída pelos franceses em 1707; e com a do Pará extinta em 1777: emquanto ouve a companhia de comércio, e a de Cacheu, a praça de Lisboa por meyo das ditas companhias, faria o comercio da costa da mina e de Angola e os Holandeses não se atreverião a insultarnos; extinguiram se as ditas companhias, e passou o comercio de angola e o que ainda nos resta da costa da mina, para o poder assim se conservar, dos brasileiros, sem que os negociantes, particulares de Portugal possam ter com eles alguma concorrência.⁵³⁴

No documento, a criação de uma companhia mercantil aparece como alternativa para a retomada do domínio português na costa africana, bem como a dos comerciantes portugueses como protagonistas do comércio de cativos, “para o poder assim se

⁵³³ Minuta sobre a demora do conselho ultramarino em apresentar os fatos ocorridos nas ilhas de Cabo Verde. Ano 1779. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano IHGB, DL85, 03.13. 01

⁵³⁴ Minuta esclarecendo alguns pontos de uma proposta para criação de uma companhia de comércio. IHGB Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, ano IHGB, DL31, 02.18-19

conservar, dos brasileiros”. O Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, criado por volta de 1780, contava com investimentos de moradores do Pará. Em Setembro de 1785, em carta enviada a Lisboa, o governador ao retratar a situação da região ao mencionar a dificuldade do funcionamento adequado das fábricas de madeira em função de uma suposta escassez de trabalhadores:

[...] mudou de figura com brevidade que huma e outra fabrica se for reforçando de escravatura como já se precipitou a ser com vinte negros, cada huma delas em que agora forão por interveção minha socorridas pelos administradores da sociedade das ilhas de Bissau e Cabo Verde aqui residentes, a pagar pelos produtos das mesmas madeiras.⁵³⁵

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

O contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde seria responsável por garantir o fluxo de trabalhadores africanos escravizados da Guiné aos portos de Belém e São Luís, no pós-monopólio. Esse contrato, já foi apontado em 1949.⁵³⁶ Segundo Manuel Nunes Pereira, “O contrato de Cacheu e Cabo Verde, conforme se lê na correspondência de D. Rodrigo de Souza Coutinho (21 de agosto de 1791), introduzira poucos escravos” – não foi, na perspectiva do autor, um contrato exitoso.

Todavia, os negócios do Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, permitiram que os navios que compunham tal sociedade comercial, a exemplo da charrua Águia Coração de Jesus, atendessem o Rio Negro com escravizados. Foi do Rio Negro que o navio saiu com mercadorias, tendo chegado no ano de 1787: “em junho saíra desse porto

⁵³⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_38, 97, vol, 5, Doc, 291.

⁵³⁶ PEREIRA, Manuel Nunes. *A introdução do negro na Amazônia*. Boletim Geográfico – IBGE. vol.7, n ° 77 (1949), p. 510.

um navio do contracto de Cabo Verde que veio com escravatura para esta cidade e nele poderá ir tudo”, como informava a autoridade local.⁵³⁷ O comércio transoceânico de mercadoria humana fornecia ao Rio Negro trabalhadores especialmente para a produção de arroz dentre outras atividades.

Os negociantes do Pará, envolvidos no Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, viram no fornecimento de cativos ao Rio Negro uma oportunidade de negócios e poucas centenas de africanos chegaram lá, por meio desse arranjo mercantil. O fornecimento de escravatura africana era deveras importante para a manutenção de diversas atividades vitais aos negociantes do Pará, por isso, Ambrósio Henriques, João Manoel Rodrigues, João Antonio Roiz Milagres, Dionísio de Freitas Vasconcelos, Feliciano José dos Santos Gonçalves, Manoel Feliciano José Gonçalves, Pedro Antonio Pegudo, escreveram a rainha para informar a urgente necessidade de intensificar a chegada de africanos na baía do Guajará.⁵³⁸ As formas de provimento de escravatura, na perspectiva desses comerciantes, seguia pouco eficaz, uma vez que

nem o contrato ultimamente creado para o comércio exclusivo de Cacheu, Bissau e Cabo Verde satifez tão importante fim, pois, nem chegou a igualar a importação que annual e anteriormente faz a extinta companhia nem do comércio livre dos negociantes da metrópole ou das colônias tem resultado um similhantes efeito vendo se antes que toda a insignificante importação de escravos

Mesmo o contrato permitiu o transporte e a inserção de 1.237 escravizados ao porto de Belém, através dessa sociedade. Na comparação com a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, os comerciantes afirmam inclusive que “nem chegou a igualar a importação que annual e anteriormente faz a extinta companhia”. Entretanto, extinto o monopólio, a Companhia ainda fez cerca de 12 travessias no Atlântico,⁵³⁹ com os seus navios abarrotados de escravizados. Essas travessias transoceânicas ocorreram até por

⁵³⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 8, Doc, 74, 75.

⁵³⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN__40, 97, vol, 13, Doc 141

⁵³⁹ SILVA, op.cit., 2012.

volta de 1785⁵⁴⁰ – sendo que tenha continuado suas atividades comerciais ao longo do século XVIII.

As viagens negreiras organizadas pelo Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, ocorreram entre 1782 a 1786. O navio São Jorge veio de Bissau com 184 escravizados em 1782 – o total de cativos que chegou nesse ano foi pouco mais de trezentos.⁵⁴¹ Essa média anual aumentou sensivelmente no ano seguinte, quando a galera Nossa Senhora da Conceição, que estava a serviço dos sócios do Contrato de Cacheu e Fazia viagens frequentes a Bissau, chegou em Belém em 1783, com 201 africanos⁵⁴². Dentre os representantes comerciais dessa sociedade mercantil estavam os moradores do Pará, João Teixeira de Barros e Joaquim de Freitas Vasconcellos. Outras embarcações estavam a serviço da sociedade de Cabo Verde e faziam diversas viagens entre o Pará, Cacheu, Bissau e Cabo Verde – eram elas: curveta São Jorge, curveta São Francisco, galera Africana, curveta São Rafael e curveta Belém.⁵⁴³

3.4. Comerciantes do Pará

A historiografia aponta que no oitocentos, os enriquecidos de Belém eram negociantes de origem lusa, enquanto o restante dos afortunados provinha da elite agrária procedente do século XVIII.⁵⁴⁴ A respeito dos homens de negócio do período colonial, na perspectiva de José Alves Souza Júnior, dentre as formas de angariar fortunas: “uma das formas mais eficazes de acumular riqueza na colônia era o usufruto das facilidades

⁵⁴⁰ SILVA, Marley A. S. *Da Costa do Grão Pará ao Sertão do Brasil: tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás*. Revista Historiar, vol. 10 | N°. 18 | Jan./Jun., 2018.

⁵⁴¹ SILVA, 2012, p. 85.

⁵⁴² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol, 13, Doc 141.

⁵⁴³ IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol 13, Doc. 144 ,145.

⁵⁴⁴ CANCELA, Cristina Donza; TAVARES, Anndrea Caroliny da Costa; LUNA, Oton Tássio Silva. *Os portugueses em Belém: patrimônio, origem e trajetória (1850-1920)*. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade; FERLINI, Vera Lúcia Amaral; MATOS, Maria Izilda Souza de; SOUSA, Fernando de. (orgs). *De colonos a imigrantes: I(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, 2013, p. 485-499.

oferecidas pelo usufruto de diversas funções burocráticas e militares, que, comumente eram acumuladas”.⁵⁴⁵

O historiador José Alves Souza Junior acrescenta que “as pessoas consideradas abastadas na capitania do Grão-Pará construíram suas fortunas muito mais como negociantes que como lavradores”.⁵⁴⁶ Os traficantes de escravos do Pará costumavam acumular cargos administrativos, possuir propriedades agrárias e se envolver em diversas atividades comerciais. Para João Fragoso: “A multiplicidade de negócios em que um mesmo empresário podia aparecer simultaneamente não se limitava ao comércio stricto sensu. Em outras palavras, o negociante de grosso trato estava também presente em outros setores da economia”.⁵⁴⁷ Na primeira metade do século XIX, o naturalista inglês Henry Walter Bates esteve no Pará e acerca dos negociantes destacou que:

Os brancos, portugueses e brasileiros, formam uma classe mais numerosa que em outros lugares, e mostram grandes pretensões à civilização: são os negociantes da praça, senhores de escravos, fazendeiros e plantadores de cacau.⁵⁴⁸

O trabalho de Mábila Aline Freitas Sales denominado *Negócios e Negociantes Lusitanos: O comércio dos portugueses em Belém dos meados do oitocentos*, analisa o comércio dos portugueses em Belém nos meados do século XIX. A historiadora, observando os negociantes portugueses do Pará oitocentista, destaca que

(...) o Pará parece ter de específico é a não subordinação dos negociantes que aqui atuavam aos negociantes da corte como parece ter sido comum com as praças de Minas Gerais, Rio Grande de São Pedro e de São Paulo. E isso tem a ver com a continuidade das relações dos lusitanos que no Pará moravam ou comerciavam com sua terra natal desde os tempos coloniais.⁵⁴⁹

⁵⁴⁵ SOUZA JUNIOR, 2009, p.351.

⁵⁴⁶ Id., Ibid., p.346.

⁵⁴⁷ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p. 326.

⁵⁴⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

⁵⁴⁹ SALES, Mábila Aline. *Negócios e negociantes lusitanos: O comércio dos portugueses em Belém dos meados do oitocentos*, Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2017, p. 15

Os homens responsáveis pelo “comércio de almas” para o Grão-Pará e que aí residiam, em geral, eram comerciantes que possuíam um cargo público e propriedade de terras. Mesmo que vários traficantes morassem no estado em questão, o governador Francisco de Souza Coutinho, preocupado com a intensificação do tráfico de trabalhadores oriundos da África, escreveu uma carta destinada a Martinho de Melo e Castro em que destaca suas inquietações e

mostrando-lhe a experiência o pouco que se pode esperar dos negociantes daquela praça na introdução dos escravos naquela capitania e receando que algumas impressões menos favoráveis arredassem João Teixeira de Barros e outros opulentos comerciantes desta capital de se empregarem neste importante objecto.⁵⁵⁰

Dentre os financiadores de navios negreiros residentes no Pará, foi possível identificar João Teixeira de Barros, que patrocinou a galera Nossa Senhora da Conceição e São Francisco de Paula.⁵⁵¹ Ocorre que infelizmente não podemos identificar os financiadores de algumas dezenas de viagens. Todavia, é possível que nas duas viagens, que não indicam armador no ano de 1794, esteja Silvério José de Matos,⁵⁵² que circulou em diversas partes do Império Português e saiu em 1793 da ilha do Príncipe com despacho para ir ao Pará. Já no ano seguinte, temos notícias das duas entradas de negreiros que não indicam o nome do armador.

A sumaca Nossa Senhora da Conceição e Almas realizava a venda de mercadoria humana entre os portos da costa do Brasil, Belém e Macapá. O capitão dessa embarcação costumava ser Domingos Ferreira – o mesmo que financiava essas viagens. Em agosto de 1779, Domingos Ferreira sai de Pernambuco com destino a Macapá. O porão de seu navio carregava homens e mulheres cativos que seriam levados ao porto de Macapá com previsão de uma parada no Maranhão.⁵⁵³ Do Ceará, em 1782, novamente Domingos Ferreira trouxe escravizados a Belém, vendendo vinte e cinco cativos no porto da referida

⁵⁵⁰ CATÁLOGO cronológico e analítico das contas, mapas e listas ao Governo do Estado do Pará, Macapá e Rio Negro relativas ao ano de 1795, AHU- Cx. 106, D. 8407.

⁵⁵¹ Base de Dados, Viagem 8127.

⁵⁵² FLORENTINO; RIBEIRO & SILVA, 2004, p.124.

⁵⁵³ PARTE da Alfândega da carga transportada pela sumaca "Nossa Senhora da Conceição e Almas", AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6836.

capital.⁵⁵⁴ Domingos Ferreira era natural de Algarves. Suas viagens negreiras cessaram em direção a Belém, quando ele pediu para regressar ao reino juntamente com sua família em 1789.⁵⁵⁵

O militar⁵⁵⁶ e comerciante João Antônio Rodrigues Martins financiava viagens negreiras; ele mesmo enviava muitos cativos para o trabalho em suas propriedades, pois era dono de vários engenhos como o Utinga, Murucutu⁵⁵⁷ e Mocajuba.⁵⁵⁸ O negociante⁵⁵⁹ utilizava o navio mercante Comerciante, para trazer cativos da costa africana. A embarcação fazia viagens com alguma regularidade para Guiné e, sozinho, João Antonio Rodrigues financiou pouco mais de três viagens no período deste trabalho.⁵⁶⁰

Na tese de Siméia Lopes, é possível ter uma noção do alcance comercial de João Antonio Rodrigues Martins – ele participou do comércio com Caiena e Antilhas durante a ocupação portuguesa da Guiana Francesa, em 1809-1817,⁵⁶¹ mas antes disso, em 1806, foi nomeado tenente-coronel. A sua participação no circuito mercantil do Pará incluía negócios com as vilas do interior. O comerciante tinha posses que inclusive o possibilitavam de fazer empréstimos ao governo do Pará. A historiadora Rosa Acevedo Marin destaca que os Rodrigues Martins foram uma das famílias que se distinguiram nos acontecimentos da independência.⁵⁶²

O navio Paquete Feliz (Nossa Senhora do Rosário) foi comprado pelos negociantes portugueses Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão e João Lopes da

⁵⁵⁴ IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 40, 97, vol 13, Doc. 144 ,145.

⁵⁵⁵ REQUERIMENTO de Domingos Ferreira, natural do Algarve e assistente na cidade de Belém do Pará AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7871.

⁵⁵⁶ REQUERIMENTO de Antônia Teresa de Jesus, moradora na cidade de Belém do Pará, para a rainha [D. Maria I], Pará, 17 de março de 1778, AHU- Cx. 98, D. 7798. REQUERIMENTO do capitão do 1º Regimento de Milícias da cidade de Belém do Pará, João Antônio Rodrigues Martins, para a rainha [D. Maria I, 22 de novembro de 1798, AHU- Cx. 113, D. 8801.

⁵⁵⁷ CRUZ, Ernesto. “História do Pará”. Belém: Ed. da UFPA, 1963, 2vol (Coleção Amazônia – série José Veríssimo), vl. 1, p.109.

⁵⁵⁸ ACEVEDO MARIN, R. E. *Alianças matrimoniais na alta sociedade paraense no século XIX*. In: Estudos Econômicos, n. 15, São Paulo: IPE-Edusp, 1985.p.159.

⁵⁵⁹ SOUZA JUNIOR, 2009, p.112.

⁵⁶⁰ Base de Dados, viagem de número 46383 (ano 1805), viagem de número 46384 (ano 1807), viagem de número 46386 (ano 1811).

⁵⁶¹ LOPES, op.cit, 2013, p.280

⁵⁶² Idem.

Cunha.⁵⁶³ Essa embarcação costumava comercializar escravizados entre Angola e o Pará e realizavam, ao menos, uma viagem anual entre as duas margens do Atlântico. A sociedade entre os três comerciantes de Portugal foi longa, pois financiaram viagens conjuntas entre Pará, Portugal e Angola, desde 1800 até 1815.⁵⁶⁴

Em 1801 e 1802, João Lopes da Cunha pede licença para o navio Paquete Feliz para que possa ir a Luanda e, em seguida, levar para Belém; nesse período, João ainda vivia em Portugal. O negociante fazia muitas viagens entre Lisboa e o Pará. Em maio de 1800,⁵⁶⁵ ele pede licença para viajar com destino a Lisboa, onde pretendia tratar de alguns negócios pessoais. Os empreendimentos comerciais estabelecidos por João possuíam na compra e venda de escravizados um elemento central para a manutenção de seus negócios.

O capitão João Lopes da Cunha manteve, em 1820, uma sociedade mercantil com Manuel Almeida. De Belém enviava fazendas e escravizados para Santarém.⁵⁶⁶ Navegando através do Tapajós, chegava-se a Mato Grosso – a partir disso é possível inferir que Santarém era uma espécie de entreposto comercial. Da capital do Pará, João mantinha uma rede comercial com o interior do Brasil⁵⁶⁷ em que o tráfico de escravizados era um dos diversos negócios que ele operava no Atlântico e nos sertões brasileiros. Em 1822, o militar solicita a confirmação de carta patente, no posto de tenente-coronel do Corpo de Tropa de Milícias da vila de Cametá.⁵⁶⁸ O “Cavaleiro da Ordem de Cristo, Negociante e Lavrador no Pará, solteiro de idade de 51 anos, natural de Lisboa”, exerceu atividades políticas no Rio Negro.⁵⁶⁹ Essa circularidade nas ações políticas e comerciais

⁵⁶³ VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão, p.216, 217

⁵⁶⁴ PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, [conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, autorizando o navio "Nossa Senhora do Rosário e Paquete do Pará", de que é mestre Manuel José Rodrigues, e senhorios e caixa, Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão e João Lopes da Cunha, a seguir viagem da cidade de Lisboa rumo ao Pará. AHU_ACL_CU_013, Cx. 147, D. 11164.

⁵⁶⁵ [Ant. 1800, Maio, 14], REQUERIMENTO do comerciante do Estado do Pará, João Lopes da Cunha, para o [secretário da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], solicitando licença para viajar com destino a Lisboa, onde pretende tratar de alguns negócios pessoais. AHU_ACL_CU_013, Cx. 117, D. 9029.

⁵⁶⁶ LOPES, op. Cit, 2013, p.214

⁵⁶⁷ LOPES, op.cit. 2013, p.214

⁵⁶⁸ REQUERIMENTO de João Lopes da Cunha para o rei D. João VI. AHU_ACL_CU_013, Cx. 156, D. 11938.

⁵⁶⁹ OFÍCIO da Junta Provisória do Governo Civil da província do Pará, para o [ministro secretário de estado dos Negócios do Reino], Filipe Ferreira de Araújo e Castro, sobre a partida do deputado substituto às Cortes

de João Lopes da Cunha, decerto, o ajudaram na compra e venda de escravizados nos sertões do Pará.

O militar Ambrósio Henriques era envolvido com o tráfico negreiro e costumava realizar esse tipo de comércio juntamente com seus sócios Feliciano José Gonçalves e Manoel José da Cunha. O comércio transatlântico de cativos permitia negócios em Belém e no interior do Brasil. Esses três mantinham comércio com o interior do Brasil, sendo Goiás um dos lugares para o qual eles enviavam mercadorias.⁵⁷⁰ Em 1796, eles enviam escravatura para Vila Boa (Goiás)⁵⁷¹. Ambrósio Henriques foi um militar que ascendeu rapidamente e se tornou um rico proprietário de terras, engenhos, sesmarias e ilhas, herdou de seu sogro inclusive a fazenda Jaguarari.⁵⁷² Também aparece como cabeça de família e com mais de um domicílio na freguesia de Acará.⁵⁷³ A família Henriques estava entre as mais tradicionais da ilha do Marajó⁵⁷⁴:

[...] o mais abonado senhor de engenho e fazendeiro da época, em Belém, tinha nos fundos senzalas para diversas famílias de pretos. Esse Ambrósio Henriques, filho do desembargador Joaquim Clemente da Silva Pombo, que amealhou vasta fortuna e foi o capitalista mais opulento do seu tempo no Pará, o presidente José Felix Pereira de Burgos relacionou entre os cidadão mercedores da graça da Imperial Ordem do Cruzeiro, juntamente com Theodósio Constantino de Chermont, também rico e capitalista, fazendeiro de gado e senhor de engenho.⁵⁷⁵

Constituintes pela comarca do Rio Negro, João Lopes da Cunha, do porto do Pará com destino à cidade de Lisboa. AHU_CU_013_Cx.154, d. 11855 e 11861. Pará, 22/06/1822

⁵⁷⁰ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_43, 97, vol,21, Doc 45 a 49

⁵⁷¹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_41, 97, vol,16, Doc. 221

⁵⁷² SOARES, 2010, p.91.

⁵⁷³ CARDOSO, Alana Souto, “Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)”. Dissertação de mestrado, UFPa, 2008, p.181.

⁵⁷⁴ SOARES, Eliane Cristina Lopes. *Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX)*. Tese de doutorado, PUC- SP, 2010, p.53.

⁵⁷⁵ SALLES, op. Cit, 2005, p.141,

Os opulentos Ambrósio Henriques da Silva Pombo⁵⁷⁶ e Theodósio Constantino de Chermont, além da riqueza, possuíam em comum o fato de financiarem navios negreiros. A sumaca Nossa Senhora do Bonfim entrou com cativos em Belém em 1780; o financiador desse tumbeiro foi Theodósio Constantino de Chermont.⁵⁷⁷ Nesse mesmo ano Ambrósio Henriques financiou, dentre outras viagens, a do navio Nossa Senhora da Conceição. A historiadora Andréa Pastana analisou o testamento de Ambrósio;⁵⁷⁸ ele “possuía” uma expressiva quantidade de cativos e não cativos trabalhando para a manutenção de seu patrimônio”. Os escravizados de Ambrósio Henriques se sublevaram contra seu senhor e assustaram outros tantos donos de escravizados, pois, em 1790, escreveram a respeito do ocorrido:

ainda peores exemplos os seis pretos escravos do capitão de auxiliares Ambrósio Henriques, que elle há anos conserva por autoridade da justiça na cadeia desta cidade, e ali os está sustentando, por se terem apanhado andando fugidos, depois de terem roubado, e assassinado alguns dos outros seus bons escravos, que se oppozeram, e terem mesmo intentado até a matar o próprio senhor.⁵⁷⁹

Ambrósio Henriques foi tesoureiro geral do Real Erário e deputado da Junta da Fazenda Real do Pará.⁵⁸⁰ O navio de Ambrósio, a galera Nossa Senhora da Conceição, veio de Bissau em 1791.⁵⁸¹ As viagens financiadas pelo tesoureiro eram com destino aos

⁵⁷⁶ Ambrósio Henriques da Silva Pombo, era Neto de Ambrosio Henriques, o neto deu continuidade em diversos negócios do avô, daí mencionamos os dois comerciantes que pertenciam a mesma família neste trabalho.

⁵⁷⁷ IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 40, 97, vol 13, Doc. 144 ,145.

⁵⁷⁸ PASTANA, Andréa da Silva. *Em nome de Deus, amém!: mulheres, escravos, famílias e heranças através dos testamentos em Belém do Grão Pará na primeira metade do século XIX*. Belém, 2008, p.120

⁵⁷⁹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 11, Doc 100-101

⁵⁸⁰ REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento Auxiliar do Pará, Ambrósio Henriques, tesoureiro geral do Real Erário e deputado da Junta da Fazenda Real do Pará, para a rainha [D. Maria I], solicitando provisão de interpelação contra o juiz de Fora da cidade de Belém do Pará, Luis Joaquim Frota de Almeida. AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D. 8571.

⁵⁸¹ IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 40, 97, vol 13, Doc. 144 ,145.

portos da Alta Guiné e aos da Parnaíba e da Bahia, localizados na costa brasileira. Para o interior do Brasil, ele enviava escravizados para Mato Grosso e Goiás.⁵⁸²

3.5. Comerciantes do Brasil

O que sucedeu a escravizada Teresa⁵⁸³ lança luz sobre um comércio negreiro costeiro, bem estabelecido e com rotas bem organizadas, entre os portos da costa do Brasil e do Pará. A mulher supostamente pertenceria a José Ribeiro de Araújo, “homem preto, forro, natural da Bahia”, que se “ocupava de navegar no lugar de prático nas embarcações da América” e que em razão de sua ocupação “tocava” os diversos portos do Brasil inclusive o de Pernambuco, onde comprou a cativa do capitão Francisco da Silva Falcão e a trouxe ao Pará, lugar em que a deixou, uma vez que tinha intenção de voltar. Teresa ficou sob cuidados de Severino da Costa, que era procurador de José Ribeiro de Araújo.

A querela a qual José, Tereza e outros sujeitos estavam envolvidos, em 1792, teve longo desdobramento. No entanto, gostaria de salientar o fato de José Ribeiro de Araújo, forro, natural da Bahia, prático de embarcações, logo, detinha conhecimento de navegação, as correntes marítimas, a profundidade das águas e auxiliava na condução dos navios. No entanto, o prático “tocava” diversos portos do Brasil e comprou Tereza em Pernambuco, deixando-a no Pará. O documento deixa explícito a rota que José Araújo costumava fazer regularmente: Bahia, Pernambuco e Pará. Mesmo que a documentação não tenha mencionado diretamente o Maranhão, do mesmo modo, era um porto que fazia parte das constantes viagens costeiras de José Araújo.

A Bahia, de acordo com Alexandre Vieira Ribeiro,⁵⁸⁴ tinha papel relevante na redistribuição de escravizados caudatários do tráfico Atlântico. “Da Bahia, muitos escravos partiam para seu derradeiro destino por via marítima ou por via terrestre. Em ambas as rotas, não estava excluída a possibilidade do “tráfico interno”, realizado por

⁵⁸² SILVA, op. Cit. 2018.

⁵⁸³ REQUERIMENTO de José Ribeiro de Araújo, homem preto forro natural da cidade da Bahia, para a rainha [D. Maria I]. Pará, 22 de junho de 1792. Pará, AHU (Avulsos), Cx.102, D. 8061.

⁵⁸⁴ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1680-1830)*. Dissertação de mestrado, UFRJ, 2005, p.95-97.

proprietários que revendiam seus escravos para outras capitanias”. Alexandre Vieira chamou essa redistribuição dos escravizados chegados do Atlântico na Bahia de uma terceira perna do tráfico, importante para o fornecimento de cativos na costa do Brasil. Saídos dos portos baianos, “o principal destino para o período de 1811-20 é a província do Maranhão, que representa aproximadamente 1/3 das compras efetuadas no mercado de Salvador”.⁵⁸⁵ O Maranhão, no comércio que envolvia “carga humana”, teve uma ligação significativa com o Pará desde o século XVII. A proximidade geográfica permitiu, de acordo com Siméia Lopes, um intenso mercado interno entre os dois estados, em fins do século XVIII e início do XIX.⁵⁸⁶

De acordo com Pierre Verger, o tráfico baiano destacou-se na relação com a Costa da Mina. Segundo o mesmo autor, por volta de 1770, os holandeses estabeleceram sanções aos portugueses na costa africana onde tinham o domínio, só autorizando os lusos a praticar o tráfico de escravos em quatro portos: Grande Popo, Uidá, Jaquin e Apá – sob a condição de antes deixar como taxa, no castelo de São Jorge da Mina, dez por cento do seu carregamento de tabaco (fumo de rolo). Isto porque esta foi a única mercadoria autorizada para usar no tráfico nos quatro portos estabelecidos, porém Portugal não produzia tabaco; Bahia era o principal produtor e exportador, naquele momento, ainda que Pernambuco tenha se beneficiado, já que também produzia fumo.⁵⁸⁷ Todavia, os comerciantes baianos mantiveram igualmente a partir da segunda metade do século XVIII, um significativo comércio de cativos com os portos de Luanda e Benguela.⁵⁸⁸

O mercador de escravos Francisco Félix de Souza (1754-1849), conhecido como “Chachá”,⁵⁸⁹ Foi uma figura de destaque do tráfico transatlântico. Nascido na Bahia em

⁵⁸⁵ RIBEIRO, op. Cit, 2005, p.112.

⁵⁸⁶ LOPES, Siméia de Nazaré. *As relações comerciais do Pará no início do Século XIX*. Anais da IV Conferência Internacional História Econômica & VI Encontro de pós Graduação em História Econômica, 2012, pp.2-3.

⁵⁸⁷ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p.30-38, 49, 77.

⁵⁸⁸ XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012.

⁵⁸⁹ Cf. ARAUJO, Ana Lucia. *Aquele que "salva" a mãe e o filho*. Tempo, Niterói, v. 15, n. 29, p. 43-66, dezembro de 2010. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042010000200003&lng=en&nrm=iso>. acesso em 23 de janeiro de 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042010000200003>; David Ross, *The First Chacha of Whydah: Francisco Félix de Souza*, Odu, vol. 2, 1969, p. 19-28; LAW, Robin, *A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)*, Topoi, 2001, p. 9-39; SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2004.

1754, de acordo com Alberto da Costa e Silva, era filho de português e sua mãe seria uma indígena da Amazônia.⁵⁹⁰ O traficante mudou para a cidade de Ajudá, onde era agente exclusivo do rei de Daomé – sua função era intermediar o comércio escravo entre chefes africanos e traficantes europeus. Foi um personagem controverso.

Segundo Robin Law, Francisco Félix de Souza, foi “uma figura central tanto do tráfico transatlântico de escravos, quanto da história de Ajudá, a comunidade costeira da África qual ele passou a maior parte de sua vida”.⁵⁹¹ O navio Nossa Senhora de Conceição e Santo Antonio fazia parte da frota que pertencia a Francisco Félix de Souza. Da Bahia, o navio trazia cativos para São Luiz e Belém, como ocorreu no ano de 1788, quando realizou duas viagens que fizeram o percurso Bahia-Pernambuco- Maranhão-Pará, trazendo em seus porões africanos escravizados.⁵⁹²

Na Bahia, havia também as armadoras de negreiros, mulheres comerciantes que Cristiana Ximenes chamou de “donas”, proprietárias de navio, como era o caso de Maria Luciana da Trindade, viúva José de Frias.⁵⁹³ Essa mercadora de escravizados possuía cinco navios no período de 1780 e 1788. Já em 1779, mandou, da Bahia ao porto de Belém, dezenas de escravizados na sumaca São João, Santo Antônio e Almas.⁵⁹⁴ Havia outros armadores de tumbeiros que viviam na Bahia e comercializavam com o Pará a exemplo de Manoel Pereira Neves e Manoel de Faria.⁵⁹⁵

Em Recife houve igualmente a redistribuição de cativos em direção ao Pará. Era em Pernambuco que vivia João Francisco de Souza, o armador do navio Nossa Senhora de Belém que aportara na orla de Belém em 1786.⁵⁹⁶ Diversos navios com cativos fizeram

⁵⁹⁰ SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, Mercador de Escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, EDUERJ, 2004, p.12

⁵⁹¹ LAW, Robin. *A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)*. Topoi (Rio J.) 2 (2) • Jun 2001 • <https://doi.org/10.1590/2237-101X002002001>

⁵⁹² IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_ 40, 97, vol 13, Doc. 144 ,145.

⁵⁹³ XIMENES, op. Cit, 2012, p.168 e 171

⁵⁹⁴ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas das embarcações entradas e saídas do porto do Pará. AHU Cx. 82, D. 6717

⁵⁹⁵ SILVA, 2012, p. 103

⁵⁹⁶ Idem.

o mesmo percurso de Pernambuco em direção ao Pará, como o Santa Rita em 1787.⁵⁹⁷ A sumaca Divino Espírito Santo, Santo Antonio e Almas, que pertencia a Antonio do Rego Baldeja, era contumaz na mercancia de escravizados entre Pernambuco e Pará.⁵⁹⁸

O navio Nossa Senhora da Conceição pertencia a Manoel Moniz, que morava no Maranhão, porém, a embarcação mercadejava entre as praças de Pernambuco, Maranhão e Pará. A sumaca chegou na Alfândega de Belém em julho de 1787; com sete dias de viagem, viera de Pernambuco com escala pelo Maranhão. Seu porão continha mercadorias como tabaco, vinte caixas de açúcar, dentre outros produtos. Também foram trazidos para venda cento e cinco escravizados (a maioria homens); sessenta e sete adultos e trinta e oito mulheres saíram do navio para serem vendidos.⁵⁹⁹

Sair da costa africana, seguir para um porto do Estado do Brasil, vender uma quantidade de cativos e seguir para outros portos era uma prática recorrente. O navio “Correio de Angola veio de Cabinda com 396 escravizados e onze crias de peito”. A primeira parada para venda foi em Pernambuco e posteriormente no Maranhão; em seguida, ao Pará, chegando em 1795 para vender a “mercadoria humana”.⁶⁰⁰

Do Rio Grande do Norte, do porto de Natal, a sumaca São Francisco de Sales e N. Senhora Mãe dos Homens, veio com cerca de vinte escravizados trazidos para venda em Belém. O dono da embarcação era João Coelho de Souza e o mestre Jose Pinto, chegaram na Baía do Guajará em julho de 1787.⁶⁰¹ O Maranhão era parceiro comercial do Pará e de lá chegaram trinta e oito escravizados, em 1788, no navio Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas. O mestre da embarcação, Francisco Feliz, também era dono do navio e morava no Maranhão – a viagem consumiu oito dias entre o porto de São Luís e Belém.⁶⁰²

⁵⁹⁷ IHGB-Arquivos e Coleções Particulares- Coleção Manuel Barata- Período: 1627-1914. Mapa em que se mostra quais tem sido as carregações de escravos dirigidas para o porto do Pará desde o ano de 1778. DA 6.1.7 e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol 13, Doc. 144,145.

⁵⁹⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 8, Doc,208

⁵⁹⁹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 8, Doc,159

⁶⁰⁰ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_41, 97, vol,15. Doc 59.

⁶⁰¹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 8, Doc, 158

⁶⁰² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 9, Doc 97

Durante as primeiras décadas do século XIX, essas viagens com cativos entre Maranhão e Pará eram rotineiras.⁶⁰³ Entretanto, incomodava os comerciantes de Belém que exprimem sua preocupação e insatisfação em 1793:

Ao mesmo tempo que precipiarão nas fronteiras destes domínios os movimentos suspeitosos dos Francezes, entrou no porto desta cidade huma sumaca cujo mestre dizendo ter partido de Pernambuco e ter varado o Maranhão onde vinha destinado com avultada carregação de escravos, sagaz e ambiciosamente se poudo a evadir a visita rigorosa que pelo Phisico mor e cirurgião mor tenho constantemente mandado fazer, a escravatura que conduzem essas embarcaçoens, por evitar a contaminação das muitas moléstias, e particularmente das bexigas de que costumam vir enfectadas e de que se purificam com proporcionada quarentena fora da cidade.⁶⁰⁴

Esse comércio não possuía uma recepção tão festiva no Pará. Em junho de 1790, alguns moradores reclamaram com veemência desse comércio. Na verdade, reclamavam de uma suposta qualidade inferior que possuíam os escravizados – eles não vinham diretamente da África para Belém. Na concepção de algumas figuras de proeminente posição econômica no Grão-Pará, essa relação mercantil entre tais praças era prejudicial ao Pará

As sumacas que da Bahia, Maranhão e Pernambuco navegam para este porto, tem infestado a escravatura deste Estado com a livre introdução de pretos facinorosos, e levatados, que por taes não podendo ser tolerados naqueles portos, se vendem por diminuto preço aos sumaqueiros, os quaes vem tentar com esta aparente racionalidade de preço os habitantes desta que consultando somente a sua necessidade, os compram todos sem seleção. Seguindo se desta abusiva introdução, não só o desassossego publico continuamente suscitado por esses facínorozos, que emboscando se uns pelos vastos certoens do Estado, acometem as povoaçõens mais desertas, e aos viajantes com o malévolo fim de os roubarem e os materem muitas vezes; outros, ainda que se conservão em povoado no domínio dos senhores, são igualmente funestos pelo terrível exemplo, que dão aos outros escravos, com sua péssima conducta, continuados roubos, facadas, e mortes,

⁶⁰³ APEM. Registro do Porto (1830-1842).

⁶⁰⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol, 14, Doc 212 (222)

como a experiência tem mostrado com geral clamor destes povos, e V. Exc. Será experimentado nos poucos dias que tem de governo; mas, também o atendível prejuízo do comércio dos escravos gentios vindos em direitura das costas da África, que sendo preferível pela sua bondade, não tem concorrência com aquelles pelo seu baixo preço, por que se podem vender, e nada menos do progresso da agricultura depende de bons escravos.⁶⁰⁵

Esse documento foi escrito pelo Juiz de Fora Joaquim Rodrigues Milagres, em junho de 1790. Fica evidente o intuito de dificultar e diminuir o tráfico costeiro realizado notadamente com as sumacas. O motivo alegado era a má qualidade dos escravizados, o mau exemplo e comportamento desses cativos, assim como o suposto comportamento violento dos cativos que chegavam em outros portos do Brasil antes de vir ao Pará. O que ocorreu é que as viagens da Bahia, Pernambuco, Maranhão, com escravizados em direção ao Ver o Peso, se proliferaram nos anos de 1780 a 1790; houve um declínio das viagens diretas entre a costa africana e o porto de Belém e a demanda por escravizados fora suplantada pelos traficantes do Brasil.⁶⁰⁶

Contudo, os anseios dos comerciantes paraenses era diminuir ou eliminar a concorrência que representavam as sumacas vindas com escravizados do Brasil. A partir de 1790 houve uma proliferação de reclamações dos negociantes do Pará, que buscavam entraves legais junto à rainha para abreviar esse tráfico. Em junho de 1790, os principais comerciantes do Pará escreveram uma representação. Assinam o documento, Manoel José da Cunha, Dionizio de Freitas Vasconcelos, Pedro Ramos de Carvalho, Francisco da Silva Delgado, Feliciano José Gonçalves, Manoel de Freitas Dantas, Antonio José Darrot (?), Manoel de Jesus e Maria José Macedo, Silvestre José dos Santos, Francisco Pedro Ardasse, José Feliz Dias da Motta, Custodio Tomaz da Silva Ega, Amando José de Oliveira Pantoja, Luiz Freire, João Manoel Rodrigues Oliveira, Francisco Antonio Pereira de Castro, Jeronimo Ribeiro Guimaraens de Abreu, Rafael Quaresma da Silva, Pedro Antonio Peguda, Francisco José de Faria, Antonio Pinheiro de Oliveira, Manoel José Rodrigues, Pedro Rodrigues Henriquez, Manoel Rodrigues Pendilho, Caetano Alberto Ribeiro, Domingos Rodrigues Louzada, Caetano Henriquez Pereira, Miguel

⁶⁰⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_40, 97, vol, 11, Doc 74-75

⁶⁰⁶ Veja o anexo com as entradas anuais de escravizados.

Antonio Araujo, Luiz José Ribeiro, Manoel Gomes Pinto, Manoel Joaquim Pereira da Cunha, Pedro Affonso Gatto, Florentino da Silva Frade, João Manoel Rodrigues, Leandro Caetano Ribeiro, João de Amaral Coutinho, Ambrósio Henriquez.⁶⁰⁷

Os homens de negócios do Pará, estavam deveras incomodados com esse comércio que não envolvia unicamente escravizados, já que nas sumacas sempre haviam outros produtos. Esse comércio rivalizava com as atividades comerciais dos mercadores do Pará, afinal, dezenas deles assinaram uma representação que solicitava a Martinho de Melo e Castro,

Ilustrissimo Excelentissimo Senhor= Representação a V. exc. Os homens de Negocio da praça desta cidade do Pará que a experiência tem mostrado alguns inconvenientes, a que se deve ocorrer, que em prejuízo da mesma praça e dos industriosos lavradores deste Estado, rezultão do tráfico de Importação e exportação, que nesta mesma cidade fazem os aventureiros, que em sumacas conduzem para aqui dos portos do sul do Brazil escravos, e a alguns gêneros, dos que neste mesmo Estado se cultivão e q por isso se poderião excuzar de fora, pois quanto a exportação que fazem de escravos, sendo estes ou de refugio boçaes, que naqueles portos não tem sahida por cauza da sua velhice, e que depois de alguns tratao, e curativo, que lhe fazem são transportados para este porto, ou dos ladinos, que vem exterminados por causa das deseordens, e crimes, que tem cometido em outras partes; da sua introdução neste estado se seguem estas funestas consequências.⁶⁰⁸

Os mercadores do Pará não conseguiram o intento de criar empecilhos legais para frear o comércio de cativos entre os portos do Brasil e o Pará. Ocorreu o contrário: as autoridades concederam isenção de impostos aos navios que saíssem com escravos do Brasil e levassem até a cais de Belém. As isenções alfandegárias eram direcionadas aos portos do Estado do Brasil. Rodrigo de Souza Coutinho, no ano de 1798, enviou circular ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, com o seguinte conteúdo

⁶⁰⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 11, Doc 100-101

⁶⁰⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_39, 97, vol, 11, Doc 99

Tendo Sua Magestade em vista augmentar a população, e com ella a cultura, trabalho e industria da capitania do Pará, onde He já mui sensível a falta de braços: manda a mesma Senhora recomendar muito a V.Exc que promova e anime a sahida de escravos bons, robustos, e amantes do trabalho para o Estado do Pará: E querendo Sua Magestade facilitar de todos os modos possíveis esta utilíssima disposição: Há por bem de permitir que sejam livres de Direitos de Entrada nessa capitania todos aquelles escravos que a Ella forem, para ser re-exportados para o Pará.⁶⁰⁹

Os portos da Bahia, Pernambuco, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, mantinham viagens notadamente em sumacas para prover o Pará de trabalhadores escravizados africanos. Esse comércio se intensificou na medida em que o comércio direto da costa africana como Belém arrefeceu. Para Vicente Salles, os portos do Brasil, que proviam a orla de Belém com escravizados, eram Salvador e Rio de Janeiro. Dessas localidades, negros eram despachados para os mais distantes rincões do país.⁶¹⁰

A perspectiva de Vicente Salles é reiterada por Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo, que apontam Rio Janeiro, Salvador, Recife e São Luís como os principais fornecedores de mercadoria humana ao Pará.⁶¹¹ O historiador Manolo Florentino afirmou que no período de 1790 e 1830, o Rio de Janeiro teria o maior importante fluxo de cativos de todo o planeta.⁶¹² Também destaca o papel central do porto carioca para a reprodução do escravismo no Sudeste.⁶¹³ A historiografia, assim como a documentação relativa à isenção de tarifas alfandegárias destinadas ao tráfico, que eram destinadas a Belém, incluem sempre o Rio de Janeiro como parceiro comercial. Todavia, na documentação computada neste trabalho, não foi identificada nenhuma viagem relativa ao tráfico negreiro entre Rio de Janeiro e Pará.

⁶⁰⁹ Idem, p.210.

⁶¹⁰ SALLES, op. cit, 2005, p.65.

⁶¹¹ VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão, 1990, p.50

⁶¹² FLORENTINO,1997, p.11.

⁶¹³ Id.,Ibid., p. 38.

3.6. Comerciante de Lisboa

Os homens de negócio sediados em Portugal eram os financiadores do tráfico em Angola – essa foi uma afirmação de Joseph Miller.⁶¹⁴ O papel de Portugal nas decisões políticas e nas relações econômicas teriam propiciado um papel fundamental aos comerciantes de Portugal no tráfico transatlântico de escravizados. Essa relação entre Portugal, Brasil e Angola foi denominada, por José Jobson de Arruda,⁶¹⁵ Império Tripolar: uma maneira de ratificar a defesa de relações econômicas triangulares entre Europa, América e África.

A perspectiva de relações triangulares no tráfico transatlântico de escravizados, possui críticos contundentes. Manolo Florentino e Luiz Felipe de Alencastro⁶¹⁶ defenderam que as relações entre África e Brasil permitiam laços comerciais e culturais diretos, constituindo relações bilaterais. Os homens de grosso trato no Brasil, notadamente os que moravam no Rio de Janeiro, seriam os principais financiadores do comércio de “mercadoria humana”. Aliás, esta perspectiva é amplamente aceita pela historiografia⁶¹⁷ – inclusive o subtítulo da importante obra de Felipe de Alencastro é a formação do Brasil no Atlântico Sul, onde Angola foi a zona de reprodução de escravos que fornecia trabalhadores ao Brasil escravista.⁶¹⁸

É preciso dizer que essa perspectiva triangular foi revisitada e defendida em trabalhos de pesquisadores como Maximiliano M. Henz e Gustavo Acioli.⁶¹⁹ No Pará, a

⁶¹⁴ MILLER, Joseph, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Wincosin: The University of Wincosin Press, 1988.

⁶¹⁵ ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Império Tripolar: Portugal, Angola, Brasil*. In: SCHWARTZ, Stuart & MYRUP, Erik. *O Brasil no Império Marítimo Português*, Bauru, São Paulo, Edusc, 2009.

⁶¹⁶ FLORENTINO, 1997 e ALENCASTRO, 2000.

⁶¹⁷ Na obra: COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico, A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; UFRJ, 2003, p. 89; o autor nos lembra de que o tráfico bilateral já era um conceito antecipado por Verger.

⁶¹⁸ ALENCASTRO, 2000, p.9.

⁶¹⁹ LOPES, Gustavo Acioli: *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760)*; LOPES, GUSTAVO ACIOLI. *Entre a Yeomanry tropical e os Trobriandenses coloniais: origens e debates da historiografia sobre a formação do Brasil*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 38, p. 1-29, 2019; MENZ, MAXIMILIANO M.; LOPES, GUSTAVO ACIOLI. *A população do Reino de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício de estimativa e interpretação (c. 1700-1850)*. REVISTA DE HISTÓRIA, v. s/, p. 01-35, 2018; Maximiliano M. Menz, “As ‘Geometrias’ do tráfico. O comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola”, *Revista de História*, n. 166 (2012), pp. 185-222; BOHORQUEZ, J.; MENZ, MAXIMILIANO. *State Contractors and Global Brokers: The Itinerary of Two Lisbon Merchants and the Transatlantic Slave Trade during the Eighteenth Century*. *Itinerario-International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction*, v. 42, p. 403-429, 2018

organização de um comércio transatlântico de cativos, de base triangular, foi o que ocorreu e é uma característica do comércio de gente africana na região.⁶²⁰ Os armadores de navios negreiro do Pará tinham ligações com Lisboa, como destacou Maria Almeida, "a presença expressiva de comerciantes portugueses na capital do Pará, os quais dinamizavam o comércio local e mantinham comunicação permanente com Lisboa."⁶²¹ Essa ligação, dentre outros motivos, ajudam a explicar a base triangular do tráfico, assim como a relação entre comerciantes residentes em Portugal e no Pará.

Entretanto, não é possível afirmar que o financiamento do tráfico no Pará, no período aqui delimitado era majoritariamente realizado pelos comerciantes que viviam em Portugal; aliás, considerando o local de moradia dos traficantes paraenses, eram os moradores do Grão-Pará e do Brasil que financiavam o tráfico para a orla de Belém.⁶²² No entanto, Maia Bezerra Neto, acerca dos financiadores do tráfico no Pará, destaca: “ a concentração do comércio de cativos africanos em torno de alguns mercadores, alguns deles comerciantes abastados de Lisboa”.⁶²³

Os portugueses que financiavam navios negreiros ao porto de Belém, o faziam notadamente na Alta Guiné, no entanto, mesmo esse comércio foi se esmorecendo. Retratando a situação do comércio de escravizados em Cabo Verde, um português escreveu em 1800 para externar sua frustração quanto a diminuição da participação lusa no comércio de cativos, pois “os brasileiros entrarem a conduzir escravos ao Pará, Maranhão, brevemente se farão senhores daquele comércio, e nos excluirão dele como tem feito no rio de Janeiro, e Bahia na forma acima indicada”.⁶²⁴

Os comerciantes identificados como moradores de Portugal que fomentaram o comércio escravista no Pará, entre 1777 a 1841, eram: Antonio José Pereira, Antonio José de Seixas, Gaspar Alvares Bandeira, Hermano Cremer Vanzeler, João Roque, João Roque Jorge, João Jorge, Joaquim Pedro, Jacinto Fernandes Bandeira, Manoel de Souza Freire,

⁶²⁰ SILVA, op. Cit, 2012, p.99

⁶²¹ ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. *As águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX*. São Paulo, 2010. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica, 2010, p. 50.

⁶²² Cf anexo com o nome dos armadores e seus locais de moradia.

⁶²³ BEZERRA NETO, op. Cit, 2012, p.32

⁶²⁴ IHGB. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania, IHGB, DL31, 02.18-19.

Manoel Marques Camacho, foram identificados como residentes em Portugal.⁶²⁵ Os custos para realizar uma expedição negreira eram elevados, logo, seria comum ter registros desses sujeitos que geralmente tinham riquezas robustas. Sobre alguns deles, disponho de poucas informações, porém, são reveladoras das complexas e extensas redes de negócios que possuíam, a exemplo de Jacinto Fernandes Bandeira,⁶²⁶ José Antonio Pereira, Hermano Cremer Vanzeler.⁶²⁷

O português Jacinto Fernandes Bandeira financiou viagens negreiras ao Pará – ele tinha negócios pelo mundo. Foi um dos maiores comerciantes lusos de sua época.⁶²⁸ Familiar do Santo Ofício, Cavaleiro da Ordem de Cristo, Fidalgo da Casa Real, eram alguns dos muitos títulos que esse comerciante amealhou durante sua vida – um dos portugueses mais ricos em fins do século XVIII. Dentre seus negócios, estava o contrato de tabaco espanhol. A Coroa Espanhola fazia concessão de contrato de fornecimento de tabaco no período de 1780 até 1799 – o tabaco bruto chegava para beneficiar as fábricas locais, ficando sob o domínio exclusivo de Jacinto Fernandes Bandeira.⁶²⁹

O tabaco era enviado do Brasil – lugar que o comerciante conhecia, pois tinha negócios por lá – chegava até a alfândega de Lisboa, onde eram pagos os impostos, e era reenviado à Espanha.⁶³⁰ O alcance dos negócios era enorme:

A sua influência comercial fica ainda mais clara nas cartas dirigidas pelos Diretores da Companhia das Filipinas, a Jacinto Fernandes Bandeira solicitando que fosse o intermediário da

⁶²⁵ Cf anexo com o nome dos armadores e seus locais de moradia

⁶²⁶ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 26 de janeiro de 1780, Pará-AHU, cx. 84, doc. 6921, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 15 de maio de 1782, Pará- AHU, Cx. 88 D.7212.

⁶²⁷ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 15, Maio, 1782, Pará, AHU- cx. 88 D.7212, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, 29 de janeiro, de 1782, Pará-AHU cx.88 D. 7177.

⁶²⁸ ALBUQUERQUE, Tomás André Pinto de. *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?* Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2016, p. 30.

⁶²⁹ FERRI, Sérgio Solbes. *Los Comerciantes extranjeros y el negocio del Tabaco en la España del siglo XVIII*, In 1º Congresso Internacional “Los Extranjeros en la España Moderna”, Tomo I, Málaga, 2003, p.651

⁶³⁰ ALBUQUERQUE, Tomás André Pinto de. *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?* Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, p. 36-37, 2016.

companhia na compra de 3.000 escravos a serem entregues em Buenos Aires ou São Tomé e Príncipe. Nos termos dessa correspondência Bandeira deveria procurar em Lisboa uma Casa que estivesse disponível para fornecer esta mão-de-obra à América Espanhola. Como bem deixam claro os remetentes, valiam-se de Fernandes Bandeira “nosó/lo en calidad de Comisionado, sinò como amigo/ y Consegero.”⁶³¹

Os negócios de Jacinto Fernandes Bandeira, voltados notadamente ao tráfico transoceânico de pessoas, estava organizado através de uma sociedade com data de 4 de Junho de 1771 – seu sócios eram Domingos Dias da Silva, Manuel Isidoro Marques e João Baptista da Silva, sociedade que estabelecia ligação entre Angola e Brasil.⁶³² Em função dessa sociedade, Jacinto Bandeira nomeou correspondentes em diversos pontos do Atlântico,

Assim “Na de S. Paulo de Assumpção a ele Manuel Isidoro Marques e a Bento José Ferreira e a Manuel Rodrigues da Silva. Na cidade de Benguela ao Capitam Jose de Sousa, José Lemos, José Rodrigues Maia e Manuel Pereira. No Rio de Janeiro a Manuel dos Santos Borges, Jerónimo Pereira Guimarães e Manuel Rodrigues de Barros. Na Baía ao Capitam Francisco Borges dos Santos e Manuel Rodrigues de Faria e João Dias de Carvalho. No Pernambuco a Manuel de [sic] da Fonseca e Manuel José dos Santos e ao Capitam Manuel Leite da Costa”¹¹⁵. Refere-se também a existência de procuradores na Índia.⁶³³

Algumas viagens financiadas pelo negociante chegaram até o porto de Belém. O navio Nossa Senhora da Apresentação veio realizando venda de escravos no porto do Brasil até chegar a Belém em 1788.⁶³⁴ Foi em Cabinda que o navio Francisca, financiado por Jacinto Bandeira em 1795, trouxe escravizados ao Pará.⁶³⁵ No trabalho de Tomás Albuquerque é destacada que, além de Angola, a Costa da Mina era local de compra de escravizados:

⁶³¹ Idem, p. 43

⁶³² Idem, p.47

⁶³³ Idem, p.48

⁶³⁴ Arquivos e Coleções Particulares. IHGB. Coleção Manuel Barata. 1627-1914. DA 6.1.7.

⁶³⁵ Viagem, 40795, AHU, Pará, cx.103, doc.8183:

Ainda no que toca ao tráfico de escravos, não podemos esquecer os negócios que Jacinto Fernandes Bandeira mantinha na Costa da Mina. Como já dissemos, através do contrato do tabaco para Espanha, obtinha com facilidade o produto necessário para adquirir escravos na Mina. A documentação revela que a maior parte dos seus negócios no tráfico reside na Mina, de onde saem navios para o Pará, para o Pernambuco e para as Américas Francesas.⁶³⁶

Os negócios de Jacinto Fernandes Bandeira permitiram que ele trouxesse escravizados da Costa da Mina a Belém – o navio Francisca⁶³⁷ veio desse porto em 1797, com mais de trezentos escravizados. Essa não parece ter sido a única viagem que o referido navio fez entre a Costa da Mina e o Pará. O secretário do Ultramar informou ao governador do Grão-Pará, no ano de 1793, da saída do navio Francisca de Portugal para a Costa da Mina com o intuito de comprar escravos para o estado; ressalta, aliás, que a utilidade desse comércio para a capitania e pede “para que os negociantes se animem a continuar o mesmo comércio e introduzir nesta capitania, em direitura dos portos da África, a escravatura de que tanto se precisa para a sua agricultura e laboração”.⁶³⁸

É interessante destacar que Jacinto Fernandes Bandeira promoveu o comércio de cativos africanos entre a Costa da Mina e o Pará. Segundo Philip Curtin, no século XVIII, dos 1.685.200 escravos adentrados no Brasil, cerca de 1.134.600 eram de Angola e 550.600 da Costa da Mina.⁶³⁹ Todavia, gente escravizada saída da Costa da Mina, que tenha feito a travessia do Atlântico em direção ao Pará, não chegou a ser numericamente expressivo. Entretanto, grupos étnicos oriundos dessa região teriam influenciado significativamente nas práticas religiosas de matriz africana que se desenvolveram no Maranhão e no Pará.⁶⁴⁰

⁶³⁶ ALBUQUERQUE, Tomás André Pinto de. “Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?” Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, p.53

⁶³⁷ Base de dados Viagem 40795, AHU, Pará, cx.103, doc.8183

⁶³⁸ *Sobre a negociação do navio Francisca*. Lisboa. 10 de outubro de 1793. AHU, códice: 588 (ordens régias e avisos para o Maranhão e Piauí, da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, 1774-1798) folha: 79.

⁶³⁹ CURTIN, apud, SOUZA, Monica Lima, “Venho de Angola: do vocabulário aos costumes, a identidade brasileira tem origem no outro lado do Atlântico”. In: *Raízes Africanas*, Rio de Janeiro, Sabin, 2009, p 12.

⁶⁴⁰ Cf: CAMPELO, Marilu; LUCA Taíssa. “As duas africanidades estabelecidas no Pará”. IN: Karina K. Bellotti e Mairon Escorsi Valério (orgs.). *Revista Aulas. Dossiê Religião N.4* – abril 2007/julho 2007. FERRETI, S. F. *Repensando o sincretismo*. 1995. São Paulo, EDUSP; São Luís, FAPEMA, FERRETI, S. F. *O querebetã de Zomadonu: etnografia da casa das minas do Maranhão*. 1996. São Luís, EDFMA. FERRETTI, M. “Desceu na guma: O caboclo no tambor de mina”. 2000. São Luís,

Mercadejar cativos, em Belém, estava entre as atividades comerciais centrais do lisboeta José Antonio Pereira. Em 1795, ele vendeu dezessete escravizados ao lavrador e comerciante Vicente Antonio de Miranda que residia em Belém.⁶⁴¹ Essa venda foi possível, com a chegada do navio Correio de Angola⁶⁴² com cerca de duzentos e cinquenta e cinco cativos. A embarcação, em 1794, solicitou a isenção de direitos para fazer esse comércio: “o Correio de Angola, a cuja costa os forão resgatar; por efeito do perdão dos direitos, que sua alteza foi servida a conceder aos proprietários deles”.⁶⁴³ Tendo conseguido a isenção, o navio encostou antes em outros portos do Brasil – vinham no porão do navio trezentos e noventa e seis cativos e mais três crias de peito.⁶⁴⁴

O pedido de isenção de imposto foi concedido a José Antonio Pereira, porém, o fato dele encostar em outros portos e vender alguns escravizados, fez com que os comerciantes do Pará questionassem a isenção concedida ao lisboeta. Feliciano José Gonçalves juntamente com seu sócio Ambrósio Henriques, manifestaram-se sobre essa questão em 1795, “Unicamente José Antonio Pereira se aproveitou deste Perdão, e segundo o que me escreveo quazi se pode crer que manda esta carregação, se com efeito ela chegar é para fazer especulação de comércio, que precisamente lhe a de ser desvantajosa e oposta”.⁶⁴⁵

A despeito da insatisfação e questionamento dos comerciantes que viviam no Pará, não interferiram nas atividades de José Antonio Pereira. Ele pediu novamente isenção de imposto para

curveta chamada o Sertório de que he dono José Antonio Pereira o mesmo que o hé também da curveta Correio de Angola pedirão despacho para seguirem a indicada navegação a da mesma graça, e que os mesmos se propunham a fazer também duas

EDUFMA. Luis Nicolau Parés, A formação do Candomblé – história e ritual da nação jeje na Bahia, Campinas, Editora da UNICAMP, 2006, 390

⁶⁴¹ LOPES, op. Cit, 2013, p.146

⁶⁴² Base de Dados do tráfico transatlântico viagem 8126

⁶⁴³ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_40, 97, vol, 14, Doc 397

⁶⁴⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_41, 97, vol,15. Doc 59

⁶⁴⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_41, 97, vol,15. Doc 30, 31.

embarcações mais do Rio de Janeiro e Benguela, além de outras
646

Os negócios de José Antonio Pereira prosperaram; ele vendia escravizados para os maiores comerciantes do Pará durante o período colonial.⁶⁴⁷ Para execução de seus negócios, possuía diversos procuradores em Belém.⁶⁴⁸ Os tumbeiros desse homem de negócio vinham geralmente do porto de Cabinda, São Paulo de Assunção, Benguela e todos os portos ao Sul do Atlântico. Nas viagens promovidas por José Pereira, os navios sempre paravam em outros portos do Brasil, o que gerava protestos dos comerciantes do Pará, costumeiramente encabeçados pelo rico Ambrósio Henriques,⁶⁴⁹ dono de muitas propriedades no Pará.

Todavia, as boas relações políticas que José Antonio Pereira dispunha, decerto o ajudavam em sua rede transatlântica de negócios que, sem muito empecilhos advindos de proibições da Coroa, eram acionadas diversas vezes por comerciantes do Pará. O governador de Angola, Manoel de Almeida Vasconcelos, escreveu ao governador do Pará – no documento, menciona o que pensa acerca de José Antonio Pereira:

Creyo ser excuzado recomendar te a possível contemplaçáo pelos navios e interesses de José Antonio Pereira tu conheces este honrado comerciante, e as suas boas qualidades são demais alguma couza ele hé meu procurador, emetem servido, não só com muito zello, mas, com grande affecto, eassim satisfaço a mim, pois que elle me não fez esta recomendação, talvez por julgar a não percizar, para he fazeres todo o beneficio.⁶⁵⁰

O governador de Angola manteve os seus próprios interesses financeiros ao ter nomeado João Antonio Pereira como seu procurador. Decerto, muitas viagens advindas de Angola, renderam riquezas a Manoel de Almeida Vasconcelos, através de seu

⁶⁴⁶ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_41, 97, vol,15. Doc 55

⁶⁴⁷ LOPES, op.cit, 2013, p. 150

⁶⁴⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_41, 97, vol,15. Doc 63

⁶⁴⁹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos ANRJ, AN_41, 97, vol,15, Doc. 79

⁶⁵⁰ VERGOLINO-HENRY, Anaíza& FIGUEIREDO, Arthur Napoleão, p.118

procurador, que movimentava o mercado escravista no Pará. O procurador era um agente importante na organização dos negócios – um fiel depositário de alto grau de confiança – esse tipo de relação permitia o “fluxo regular de mercadorias, capitais e informações altamente sensível à confiança recíproca”.⁶⁵¹ Manoel, pediu a Francisco Maurício de Sousa Coutinho, governador do Pará, proteção aos negócios de João. O governador do Pará era irmão de Rodrigo de Souza Coutinho, secretário da Marinha e Ultramar; as relações de João Antonio Pereira ofereciam proteção aos seus negócios em Angola, no Pará e no reino.

Na Quinta da Feiteira, em Benfca (Lisboa), residiu por volta de 1780, Hermano Cremer Vanzeler. O comerciante tinha um filho, o negociante Francisco Vanzeler que, assim como o pai, viveu em Portugal. No que se refere ao tráfico de cativos, Hermano Vanzeler comercializou notadamente na Alta Guiné. Ao seu filho, Hermano destinou uma apólice no valor de 100\$000.⁶⁵² No entanto, os negócios de Hermano, padeceram de dificuldades:

Também remeteo a V. Exc a representação dos administradores da casa falida de Hermano Cremer vanzeler e Jacob Dohman; este último eh o que fugio e que se acha com efeito escondido nesta corte e não se atreve a aparecer com receio de ser prezo, mas, é muito preciso que ele seja ouvido, e examinado assim pelos ditos administradores para poderem entender os seus livros, e contas como por me segurarem que tem declarações a fazer, não de pouca importância, e nesta inteligência me persuado que sem perda de tempo se lhe deve acordar o salvo conduto que requerem os administradores, como também se ordena a junta de comércio que lhe tome as deposições que ele fizer; o letrado João Carlos Mourão me entregou hoje a petição também junta dos banqueiros de Madrid a contra Jorge Dohrman”⁶⁵³

Acusado de falência, Hermano Vanzeler estava sendo pressionado a se explicar – certamente uma situação desagradável para a família Vanzeller, que desde o período

⁶⁵¹ COSTA, Leonor Freire. *Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII)*. In: FRAGOSO, João ... [et al.], (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006, pp. 97-134.

⁶⁵² Autos de justificação de Francisco Vanzeller, herdeiro e testamenteiro de Hermano Cremer Vanzeller. Disponível em: <https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=7786053>

⁶⁵³ Ofício de Martinho de Melo e Castro ao visconde de Vils Nova da Cerveira, secretário interino dos negócios dos estrangeiros e guerra. Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania IHGB, DL94, 03.19, p.162

pombalino se destacava como mercadores. Hermano tinha que lidar com a fuga de seu sócio Jorge Dohrman, que fugiu por medo da prisão. Embora o navio Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio e Almas, veio de Cacheu com mais de cem escravizados, em 1781, financiado por Hermano Vanzeler.⁶⁵⁴ O comércio e os comerciantes, que participavam das redes comerciais transatlânticas, demandavam quantias elevadas para manutenção dessa atividade.

Os sujeitos implicados no comércio de africanos para o Ver o Peso, possuíam perfis diferentes. Entretanto, ecoou na historiografia, um certo discurso de que esse negócio destinado ao Pará, não seria tão rentável. Contudo, cabe indagar o que explica a participação de traficantes como um Jacinto Fernandes Bandeira, Francisco Félix de Souza, José Antonio Pereira, Ambrósio Henriques, dentre outros comerciantes, que possuíam uma escala e volume imenso em seus negócios, em suas redes comerciais. Como poderiam estar envolvidos no fornecimento de africanos para o Pará, se não houvesse bom retorno comercial?

⁶⁵⁴ Base de Dados Viagem 40216

Considerações Finais

O Pará nas décadas finais do século XVIII, redirecionou e consolidou suas relações com o Atlântico Sul. O comércio com o Atlântico Norte foi predominante desde fins do XVII. Esta pesquisa colabora para elucidar a inserção do Pará no comércio de gente africana escravizada, seguindo uma perspectiva de história atlântica. Todavia, uma história inclusiva do Atlântico e de seus habitantes. E sob essa ótica, não pôde ignorar o contexto e as condições internas próprias do Pará. Os povos indígenas não podem e nem devem estar excluídos na história – notadamente a colonial – do Grão-Pará e, por conseguinte, de uma compreensão da região em um contexto do comércio Atlântico, ou melhor, transatlântico de escravizados africanos.

Eram os povos indígenas que formaram a maioria dos trabalhadores no Grão-Pará, período que antecedeu a criação e o funcionamento da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão; empresa monopolista que foi a responsável por regularizar e intensificar o tráfico de escravizados africanos para a região. O fim do exclusivo comercial impactou de modo diferente os espaços alcançados pela empresa. Em Cabo Verde, Cacheu e Bissau, a extinção do monopólio teve implicações mais agudas – não ocorreu o mesmo em Angola.

No entanto, deste lado do Atlântico, mesmo findo o monopólio, a empresa continuou atuando ativamente, fornecendo escravizados tanto ao Pará quanto a outras regiões como o interior do Estado do Brasil, pois enviava escravizados africanos ao Mato Grosso e Goiás. Muitos africanos e africanas foram vendidos pela Companhia, mesmo depois de adentrado o século XIX. A liquidação definitiva da empresa ocorreu mais de um século depois.

A sempre crescente necessidade de gente disponível para execução dos mais diversos tipos de trabalho, fez com que tanto indígenas quanto africanos e seus descendentes, fossem pensados de forma complementar e não excludentes. Todos eram considerados trabalhadores, mão de obra a ser utilizada. Muitas vezes, indígenas e africanos trabalhavam lado a lado, como no caso das fazendas de cacau. Um dos argumentos que ajudou a propulsar internamente a busca por trabalhadores africanos, era

a articulação feita entre o desenvolvimento da agricultura e o uso de trabalhadores oriundos da África.

As atividades econômicas, como a agricultura, pecuária, extrativismo, não foram as únicas motivações internas que geraram demanda, agudizando a necessidade de trabalhadores, o que por sua vez impactou o comércio de gente africana. O crescimento do tráfico em direção ao Pará especialmente nas décadas finais do século XVIII, explica-se também pela conexão de fatores internos como as epidemias, as demarcações, motins, levantes e revoltas ocorridas no período, que ampliaram a necessidade por mão de obra.

A Coroa Portuguesa sempre interviu no comércio de escravizados no Pará. E, muitas vezes, buscou alternativas para fomentar o tráfico entre portos africanos e os portos de Belém. A isenção de impostos foi a maneira encontrada para instigar o tráfico através do Atlântico, um comércio transnacional de vidas, que contou com as isenções fiscais para se avolumar e redirecionar em fins do século XVIII, quando as relações do Pará se tornaram mais densas com o mercado de escravizados africanos, estabelecido no Atlântico Sul.

O discurso de que o tráfico de gente africana no Pará havia definhado no pós-monopólio, foi corrente e largamente difundido, perdurando bastante tempo na historiografia. Contudo, ocorreu o inverso: o “comércio de almas” se intensificou, quando a partir das últimas décadas do século XVIII, foi liberado a iniciativa particular, e o comércio se ampliou, com as médias anuais de entrada de africanos aumentando. Também, se redirecionou, uma vez que o eixo foi modificado dos portos do norte para os do sul da África.

Diferente de um certo discurso historiográfico, que caracterizou o tráfico pós-monopólio, como uma atividade, que teria definhado. O comércio de gente africana no Pará resistiu às leis anti tráfico de 1815 e 1831. E mesmo durante a Cabanagem, tal comércio não se desarticulou, pois, no período em que o Pará estava dilacerado com um expressivo número de mortos e com a economia desorganizada, mesmo assim, em 1841 (um ano após o fim da Cabanagem) chegava no Ver o Peso o navio para vender africanos escravizados.

E cabe notar que a documentação levantada e as análises desenvolvidas neste trabalho, recaíram sobre um comércio formal e legal que foi estruturado. Embora, a

comercialização de gente africana, que desobedecia aos caminhos legais, ocorria, e a visita a fontes e enfoques específicos acerca do contrabando de africanos no Pará é ainda um caminho de pesquisa que deve ser melhor desenvolvido, com seu funcionamento e organização melhor deslindado; para que o conhecimento sobre a população africana, que foi trazida para a região, possa ser ampliado e melhor compreendido.

As práticas religiosas de matriz africana, notadamente o Tambor de Mina, que se desenvolveu no Maranhão e posteriormente no Pará, teriam sido originadas, por grupos étnicos, embarcados na região do Castelo de São Jorge da Mina, atual Gana. Seriam, então, os chamados genericamente de “Minas”. No entanto, as análises dos grupos capturados e trazidos para região, não reconhecem os minas como compondo um grupo numericamente expressivo.

Os processos de captura na Alta Guiné vitimaram notadamente os Mandigas, Soninkés, Jalofos, Fulas, Felupes, Banhuns, Cassangas, Baiotes, Balantas, Brâmes, Papéis, Caboianas, Manjacos, Bijagós, Beafadas, Nalus, Pajandicas, que saíram dos portos de Cabo Verde, Cacheu e Bissau, e desembarcaram aos milhares em Belém e São Luís. Habitavam a região que os portugueses, a princípio, chamaram de “Rios da Guiné de Cabo Verde”. Já em Luanda, Benguela, Loango, Cabinda, Malembo, saíram principalmente os Bantu. Esse processo foi possível, dentre outros motivos, graças a uma rede de agentes dispersos que envolvia, dentre outros, pumbeiros, tangomaos e/ou lançados.

No mar, dentro dos navios, havia muita gente ligada ao trabalho nas embarcações, o que permitiu a chegada de gente que seria comercializada no Ver o Peso. Havia uma hierarquia bem demarcada nos navios, que ia desde marinheiros/as, capitães, pilotos, capelães, até cirurgiões. Essas pessoas ligadas à faina do mar, estiveram no processo de redirecionamento das embarcações para o sul do Atlântico. O porto de Angola foi tornando-se o principal a fornecer escravizados para Belém em função de uma série de fatores.

O Indulto de Perdão dos Direitos de 1794, uma isenção de imposto que incidiu sobre Angola, colaborou para intensificar a saída de escravizados de Angola para Belém. Do mesmo modo, a parceria entre os irmãos Coutinho, onde Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho governou o Grão-Pará durante treze anos (1790-1803) e frequentou

diversos espaços dos domínios ultramarinos portugueses; esteve em Salvador, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Cabinda e Luanda; contou com a parceria de seu irmão D. Rodrigo de Souza Coutinho que foi secretário da Marinha e Ultramar e facilitou as relações entre Grão-Pará e Angola. A intervenção da Coroa Portuguesa, somada à articulação das redes familiares, inseridas na administração lusa, foram os propulsores na modificação do eixo norte para o sul do Atlântico.

Comerciantes residentes em Lisboa, que eram grandes mercadores e possuíam negócios em diferentes partes do mundo, como Jacinto Fernandes Bandeira, que possuía contrato de tabaco na Espanha, estava enfronhado no comércio negreiro para Belém. O lisboeta José Antonio Pereira, também era um traficante que tinha negócios espalhados pelo mundo e ampliava suas riquezas vendendo africanos cativos no Ver o Peso. Haviam outros portugueses nesse comércio. No Pará, em relação ao negócio de vender gente, houveram figuras que, ligadas a cargos militares e administrativos, também eram proprietários de terras e possuíam negócios diversos. Como era o caso de Ambrósio Henrique da Silva Pombo e Theodósio Constantino de Chermont. Eram essas figuras, oriundas de famílias portuguesas que viviam no Pará. A conexão entre os descendentes lusos que viveram aqui e suas relações com Portugal eram constantes. Tais conexões, merecem mais investimento investigativo.

Na composição dos implicados na manutenção e financiamento do tráfico transatlântico de africanos, permaneceram em exercício as atividades da Companhia de Comércio que vendeu africanos até o início do século XIX. O Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde, foi uma tentativa de manter as relações econômicas entre a Alta Guiné com Pará e Maranhão, mas os êxitos do contrato estiveram abaixo das expectativas. Esse conjunto de financiadores do tráfico contava com mercadores sediados no Estado do Brasil, como Maria Luciana da Trindade, que residia na Bahia. Haviam, ainda, capitães de navios que financiavam viagens trazendo cativos africanos. Nem sempre foi possível identificar onde tais capitães residiam. A multiplicidade de financiadores com perfis e locais de residência distintos, instigam investigações que possam, enfatizar e delinear especificamente os aspectos econômicos do tráfico de maneira mais detida.

A sociedade que se desenvolveu no território, que hoje chamamos Estado do Pará, teve no tráfico de escravizados africanos elemento fundamental para explicar sua própria formação. Diversos povos trazidos até a região, nesse comércio transnacional de vidas,

possuíam experiências distintas que são explicadas – não raramente – na historiografia da região, de maneira monolítica; suas experiências de religião, a construção de suas famílias, o grupo étnico ao qual pertenciam, ainda são pouco explorados especialmente no período colonial. As relações históricas entre o Pará e África, demandam que as pesquisas históricas se multipliquem, considerando temporalidades, temas e perspectivas históricas diferentes.

A experiência do tráfico transatlântico que se estabeleceu no Pará foi distinta daquelas desenvolvidas em outros portos do Brasil. Todavia, se os estudos relacionados ao tráfico de africanos na região colaborassem sensivelmente para explicar a sociedade que aqui se desenvolveu, as reflexões que se desdobrassem desse comércio não iriam caber somente numa perspectiva da história local – colaborariam da mesma forma para reflexões em escalas nacionais e transnacionais.

Anexos:

Tabela: Entradas anuais (1778-1841)

Ano	Total
1778	1096
1779	318
1780	1002
1781	1087
1782	329
1783	936
1784	470
1785	289
1786	1002
1787	1046
1788	855
1789	687
1790	468
1791	277
1792	590
1793	263
1794	1162
1795	1077
1796	-----
1797	176
1798	324
1799	1136
1800	2433
1778-1800	17023
1801	127
1802	473
1803	1086
1804	1182
1805	2606
1806	1525
1807	568
1808	169
1809	---
1810	772* África
1811	412
1812	---
1813	408*323 África, 85 Brasil
1814	570* 217 Angola
1815	293*
1816	826
1817	473

1818	946
1819	353
1820	162
1821	159
1822	---
1823	1364*
1824	424*
1825	---
1826	160
1827	---
1828	266
1829	---
1830	304*
1831	23
1832	44
1833	15
1834	03
1835	511
1836	633
1837	22
1838	07
1839	37
1840	28
1841	153
Total	34.127

Fontes: S. Voyage, AHU, APEP, ANRJ, IHGB, APEM.

Nome do Proprietário	Local onde moravam
Ambrósio Henriques	Pará
Antonio José Pereira	Portugal
Antonio José de Seixas	Portugal
Antonio Francisco Maya	Brasil
Antonio do Rego Baldoja	Brasil/Pernambuco
Anselmo da Fonseca Coutinho	
Antonio Felix de Barros	
Companhia Geral de Comércio	
Caetano Gomes	Brasil/Pernaiba
Domingos Ferreira	Brasil/Pernambuco
Domingos Ferreira	Pará
Domingos José Frazão	Pará
Domingos Moniz	Brasil
Feliciano José Gonçalves	Pará
Felipe Lourenço	Brasil/Maranhão
Francisco Antonio de Taboas	
Francisco Alvares de Souza Melo	Pará
Francisco Felix de Souza	Brasil
Francisco da Silva Falcão	Brasil/Pernambuco
Francisco Branco	Brasil
Francisco Ribeiro do Amaral	Brasil
Gaspar Alvares Bandeira	Portugal
Hermano Cremer Vanzeler	Portugal
Ignácio José Baptista	Brasil/
Jacinto Fernandes Bandeira	Lisboa
Jacinto José Ferreira	Bahia
João Luis	
João Muniz	Maranhão
João Coelho de Souza	Brasil/Natal
João Antonio de Taboas	Brasil/Bahia
João do Espírito Santo	
João Gomes Costa	
João Francisco de Souza	Pernambuco
João Manoel Rodrigues	Pará
João Teixeira de Barros	Pará
João Luiz	
João Antonio Rodrigues Martins	Pará
João Lopes da Cunha	Lisboa/Pará
João Roque	Portugal
João Roque Jorge	Portugal
João José Dias	
João Jorge	Portugal
José Antonio Franco	Brasil

José Domingues Pedroso	
José Antonio Pereira	Lisboa
José dos Santos Franco	
José de Mello	Brasil
José Dias de Souza	Brasil
José Correa da Costa	Brasil
José Francisco de Couto	Brasil/Bahia
José da Silva Rego	
José Pereira de Lemos	Pará
Joaquim Jose Pedro	Pará
Joaquim Pedro	Portugal
Joaquim Pereira de Almeida	Pará
Maria Luciana da Trindade	Bahia
Manoel Antunes	
Manoel Bento Dias Ferreira	
Manoel de Faria	Brasil/Bahia
Manoel Figueira de Fidalgo	Brasil/Pernambuco
Manoel Francisco	Brasil/Pernambuco
Manoel Figueira Fidalgo Rego Baldoja	Brasil
Manoel Pereira Neves	Brasil/Bahia
Manoel Moniz	Brasil/Pernambuco
Manoel de Souza Freire	Lisboa
Manoel Marques Camacho	Lisboa
Manoel Teixeira Bastos	
Nicholas de Clamouse Brown	
Ricardo Nunes Leal	
Sebastião da Silva Lopes	Brasil/Pernambuco
Theodósio Constantino de Chermonte	Pará

Fontes: S. Voyage, AHU, APEP, ANRJ, IHGB, APEM.

8. Fontes

8.1. Slave Voyage

<https://www.slavevoyages.org/>

Foram levantadas e analisadas todas as fichas de 1777-1841.

8.2. Arquivo Histórico Ultramarino

Avulsos- Pará

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

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

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

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

REQUERIMENTO do alferes Ambrósio Henriques e de sua mulher, Antónia Joaquina de Oliveira Silva, 08 de Abril de 1778, *AHU*- Cx. 79, D. 6563. REQUERIMENTO dos vereadores da Câmara da cidade de Belém do Pará, 23 de abril de 1778, *AHU*- Cx. 79, D. 6568.

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

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

1779, Fevereiro, 4, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas das embarcações entradas e saídas do porto do Pará e dos géneros e

escravos transportados, uma certidão da Intendência do Ouro indicando todo o ouro enviado para a Casa da Meoda e uma relação das letras e ordens relativas à extinta Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Anexo: mapas, relações e certidão. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6717.

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

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

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

1779, Agosto, 27, Pará.PARTE da Alfândega da carga transportada pela sumaca "Nossa Senhora da Conceição e Almas", de que é mestre Domingos Ferreira, vinda de Pernambuco para o porto do Macapá, com escala no Maranhão.AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6836.

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

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

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

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

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

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

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

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

[Ant. 1780, Fevereiro, 23]. REQUERIMENTO dos Moradores do Estado do Pará e Maranhão para a rainha [D. Maria I], solicitando certidão da provisão de 22 de Novembro de 1752, a favor dos negros vindos de Angola e Benguela para aquelas capitanias. AHU_ACL_CU_013, Cx. 85, D. 6932.

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

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

[Post. 1789, Dezembro, 31] REQUERIMENTO de Domingos Ferreira, natural do Algarve e assistente na cidade de Belém do Pará, para a rainha [D. Maria I], solicitando licença para regressar ao Reino, na companhia de sua família. Anexo: auto. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7871.

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

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

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

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

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

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

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

1797, Março, 10, Pará CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre o requerimento da escrava Generalda, solicitando para poder comprar sua liberdade. Anexo: ofício e portaria. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8551.

[Ant. 1797, Maio, 5] REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento Auxiliar do Pará, Ambrósio Henriques, tesoureiro geral do Real Erário e deputado da Junta da Fazenda Real do Pará, para a rainha [D. Maria I], solicitando provisão de interpelação contra o juiz de Fora da cidade de Belém do Pará, Luís Joaquim Frota de Almeida. Anexo: bilhete. AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D. 8571.

1798, Abril, 25, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a proposta apresentada pelo mestre de um dos navios daquela Praça, o capitão tenente Manuel da Silva Tomás, relativa às dificuldades de navegação entre ao Estado do Pará e a cidade de Lisboa. AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8722.

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

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

REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento de Milícias da cidade do Pará e lavrador, Ambrósio Henriques, para o príncipe regente [D. João], 27 de fevereiro de 1800 AHU- Cx. 117, D. 9007.

[Ant. 1800, Maio, 14], REQUERIMENTO do comerciante do Estado do Pará, João Lopes da Cunha, para o [secretário da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], solicitando licença para viajar com destino a Lisboa, onde pretende tratar de alguns negócios pessoais. AHU_ACL_CU_013, Cx. 117, D. 9029.

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

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

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

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

PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, [conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho. Lisboa, 27 de Outubro de 1813. AHU-Pará (Avulsos) Cx. 145, D. 11048.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as fraudes praticadas contra o pagamento dos direitos reais pelos mestres de navios negreiros e seus clientes, no comércio de exportação de escravos oriundos de Angola para o Estado do Pará. 1803, Janeiro, 25, Pará. Anexo: lembrete e relação. AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9542.

REQUERIMENTO de José e Pedro Dias, homens pretos e marinheiros da sumaca "Graça", vindos do Maranhão, para o príncipe regente [D. João], 1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 125, D. 9602.

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

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

1815, Maio, 3, Lisboa. PASSAPORTE passado pelo secretário do governo do Reino de Portugal, [conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, autorizando o navio "Nossa Senhora do Rosário e Pacote do Pará", de que é mestre Manuel José Rodrigues, e senhorios e caixa, Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão e João Lopes da Cunha, a seguir viagem da cidade de Lisboa rumo ao Pará. AHU_ACL_CU_013, Cx. 147, D. 11164.

1822, Junho, 22, Pará. OFÍCIO da Junta Provisória do Governo Civil da província do Pará, para o [ministro secretário de estado dos Negócios do Reino], Filipe Ferreira de Araújo e Castro, sobre a partida do deputado substituto às Cortes Constituintes pela comarca do Rio Negro, João Lopes da Cunha, do porto do Pará com destino à cidade de Lisboa. AHU_ACL_CU_013, Cx. 154, D. 11855.

1822, Junho, 22, Pará. OFÍCIO da Junta Provisória do Governo Civil da província do Pará, para o [secretário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa], João Batista Felgueiras, sobre a partida do deputado substituto às Cortes Constituintes pela comarca do Rio Negro, João Lopes da Cunha, do porto do Pará com destino à cidade de Lisboa. AHU_ACL_CU_013, Cx. 154, D. 11861.

[Ant. 1823, Dezembro, 10]. REQUERIMENTO de João Lopes da Cunha para o rei [D. João VI], solicitando passaporte para seguir viagem para a província do Pará. Anexo: atestação. AHU_ACL_CU_013, Cx. 162, D. 12311.

AHU Angola

CARTA do governador de Angola Antonio de Lancaster. Angola, 31 de Outubro de 1778, AHU-ANGOLA, cx.61, doc 95.

AHU. Angola, Códice 1630, fl.76-77, 14 de fevereiro de 1794.

[Post. 1795] CATÁLOGO cronológico e analítico das contas, mapas e listas ao Governo do Estado do Pará, Macapá e Rio Negro relativas ao ano de 1795. AHU_ACL_CU_013, Cx. 106, D. 8407.

AHU. Angola (avulsos). Caixa 87, doc. 16. [Ofício de D. Miguel Antônio de Melo a D. Rodrigo de Souza Coutinho. 11 de janeiro de 1798].

AHU. Angola (avulsos). Caixa 97, doc. 18. [Ofício de D. Miguel Antônio de Melo a D. Rodrigo de Souza Coutinho. 5 de novembro de 1800].

AHU Goiás

OFÍCIO do [governador e capitão-general de Goiás], Luís da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, 1783. AHU-Goiás AHU_CU_008, Cx. 34, D. 2100.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a correspondência trocada com o governador de Goiás. 1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.

AHU Guiné

OFÍCIO do sargento-mor e comandante da praça de Cacheu, António Vaz de Araújo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro. Bissau, 2 de junho 1777. AHU-Guiné, cx. 11, doc. 30 e 22. AHU_CU_049, Cx. 10, D. 913.

OFÍCIO do sargento-mor e comandante da praça de Cacheu, António Vaz de Araújo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], Bissau 4 de junho 1777, AHU-Guiné, cx. 11, doc. 31. AHU_CU_049, Cx. 10, D. 914

AHU Mato Grosso

OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da

Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro. 1778. AHU-MATO GROSSO, cx. 18, doc. 42 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1220.

OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro em que dá notícia das cobranças que se fizeram no Real Cofre, pertencentes aos primeiros seis meses de pagamento dos devedores da extinta Companhia do Grão Pará. 1779 AHU-MATO GROSSO, cx. 19, doc. 23 AHU_CU_010, Cx. 20, D. 1240.

CERTIDÕES passadas pelo ajudante de escrivão da Provedoria da Fazenda de Vila Bela por provisão do governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso João de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. 1795. AHU-MATO GROSSO, cx. 27. doc. 28 AHU_CU_010, Cx. 31, D. 1695

1802, Julho, 13, Lisboa. AVISO do [presidente do Erário Régio e secretário de estado da Fazenda] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a criação de uma escola de práticos para a navegação na Barra da cidade de Belém do Pará. Anexo: lembrete. AHU_ACL_CU_013, Cx. 122, D. 9406.

OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso] Manuel Carlos de Abreu de Meneses ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo] a remeter correspondência com o governador do Grão Pará, conde dos Arcos [Marcos de Noronha e Brito] sobre as providências e meios adequados para facilitar e aumentar a navegação e comércio da capitania do Grão Pará com a de Mato Grosso. 1804, Agosto, 16, Vila Bela. Anexo: 7 doc AHU-MATO GROSSO, cx. 36, doc. 61. AHU_CU_010, Cx. 43, D. 2100. AHU-MATO GROSSO, cx. 36, doc. 61 AHU_CU_010, Cx. 43, D. 2100

8.3. Fontes impressas

CARREIRA, Antonio. “A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”. São Paulo, Editora Nacional, vol. 2, 1988.

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

8.4. Centro de Memória da Amazônia

Foram levantados e sistematizados todos os inventários e testamentos.

Autos de Inventários dos bens de José Lopes da Fonseca, ano, 1810. Tabelião Perdigão de Oliveira (Cartório Sarmento) Centro de Memória da Amazônia.

Autos de Inventários dos bens de, Catharina Margarida de Jesus, ano, 1817. Tabelião Perdigão de Oliveira (Cartório Sarmento) Centro de Memória da Amazônia.

8.5. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

ANRJ. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos.

ANRJ, 19-21 de abril de 1792, cod.99, vol13, fols 125-126. Mapa de escravos importados 1751-1791. Certidão de Manoel José da Cunha.

8.6. Instituto Histórico e Geográfico do Brasil

Arquivos e Coleções Particulares. IHGB. Coleção Manuel Barata. 1627-1914. DA 6.1.7.

Inventário Analítico da Documentação Colonial Portuguesa na África, Ásia e Oceania.

8.7. Biblioteca Geral de Coimbra (Manuscritos).

Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Proposição. (Anónimo). Biblioteca Geral de Coimbra [BGC]. Ano. 1777, In: Academia de Ciências de Lisboa, Manuscritos, MS 639.

8.8. Torre do Tombo.

8.9. Arquivo da Marinha de Portugal.

8.10. Arquivo do Itamaraty.

8.11. Arquivo Público do Maranhão (APEM)

APEM. Registro do Porto (1830-1842).

APEM, Fundo I: Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo presidente da província do Maranhão com diversas Autoridades. Ano 1816, fl.195v, doc.1084 e 1090.

9. Bibliografia

ALBUQUERQUE, Tomás André Pinto de. *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?* Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2016.

ALENCAR, Eliana Moraes de Almeida. *Livro de Registros do Tratado de Santo Ildefonso: contribuições para o estudo filológico*. Disponível em: http://dlcv.fflch.usp.br/sites/dlcv.fflch.usp.br/files/01_17.pdf; Acesso em: 03 dez. 2017.

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

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

ALMADA, André Álvares de. *Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo Verde Feito pelo Capitão André Álvares d’Almada Ano de 1594*. Leitura, introdução e modernização do texto e notas de António Luís Ferronha. Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994.

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

. *Os índios na História do Brasil no século XIX: da invisibilidade ao protagonismo*. *Revista História Hoje*, vol. 1, nº 2, 2012.

ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. *As águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX*. São Paulo, 2010. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica, 2010.

ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O diretório dos índios: um projeto de “civilização” dos Índios do século XVIII*. Brasília: editora da UnB, 1997.

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

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

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

ARAÚJO, Ana Lucia. *Aquele que "salva" a mãe e o filho*. Tempo, Niterói, v. 15, n. 29, p. 43-66, dezembro de 2010. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042010000200003&lng=en&nrm=iso>. acesso em 23 de janeiro de 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042010000200003>

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Decadência ou crise do império luso brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII*. In: Revista USP, São Paulo, n° 46, junho/agosto 2000.

.*O Império Tripolar: Portugal, Angola, Brasil*. In: SCHWARTZ, Stuart &MYRUP, Erik. *O Brasil no Império Marítimo Português*, Bauru, São Paulo, Edusc, 2009.

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.

AUGUSTO, Isabel Teresa Creão. *Entre o ter e o querer: domicílio e vida material em Santa Maria de Belém do Grão-Pará (1808-1830)*. Dissertação de Mestrado –Universidade Estadual de Campina, Campinas, 2007.

AZEVEDO, João Lúcio. *Estudos de História Paraense*, Belém: SECULT, 1994.

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

BALENO Ilídio Cabral e SANTOS, Maria Emília Madeira. *Linha de atracção, repulsão e compressão (Arquipélagos e Costa Ocidental Africana)*, Cascais, Patrimonia, 1998 (sep. Limites do Mar e da Terra, Actas da VIII Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia, pp. 147-152).

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

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

. *No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão-Pará colonial (1755-1819)*. Tese (Doutorado em História das Ciências

e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro: s.n., 2019.

BARRY, Boubacar. *A Senegâmbia do século XVI a XVIII: a evolução dos Wolofes, dos Sereres e dos Tuculores*. In: História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell Allan Ogot. – Brasília : UNESCO, 2010.

. *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*. Trad. Ayi Kwei Armah. New York: Cambridge University Press. 1998.

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

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

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

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

BRITO, Júnior Ishihara Brito. *"Viva a Liberté": cultura política popular, revolução e sentimento patriótico na independência do Grão-Pará, 1790-1824*. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Pernambuco, História, CFCH, Recife, 2008.

BOHORQUEZ, J.; MENZ, MAXIMILIANO. *State Contractors and Global Brokers: The Itinerary of Two Lisbon Merchants and the Transatlantic Slave Trade during the Eighteenth Century*. Itinerario-International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction , v. 42, p. 403-429, 2018.

CAIO PRADO Jr., *História econômica do Brasil*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1945.

CAMPELO, Marilu; LUCA Taíssa. “As duas africanidades estabelecidas no Pará”. IN: Karina K. Bellotti e Mairon Escorsi Valério (orgs.). *Revista Aulas. Dossiê Religião N.4 – abril 2007/julho 2007*.

CANCELA, Cristina Donza; TAVARES, Anndrea Caroliny da Costa; LUNA, Oton Tássio Silva. *Os portugueses em Belém: patrimônio, origem e trajetória (1850-1920)*. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade; FERLINI,

Vera Lúcia Amaral; MATOS, Maria Izilda Souza de; SOUSA, Fernando de. (orgs). *De colonos a imigrantes: I(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, 2013.

CÂNDIDO, Mariana Pinho. *Enslaving frontiers: slavery, trade and identities in Benguela 1780-1850*. Tese (Doutoramento)–York University, Programa de PósGraduação em História, Toronto, jul. 2006.

. *Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s*. *Slavery & Abolition*, Londres, v.31, n.3, p.399, 2010.

. *O limite tênue entre liberdade e escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico*. *Afro-Ásia*, 47 (2013)

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

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

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

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

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

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

. *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.

. *Os Portugueses nos Rios de Guiné (1500-1900)*. Lisboa: Litografia Tejo, 1984

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

CARVALHO, Flávia Maria de. *Os homens do rei em Angola: sobas, governadores e capitães mores, séculos XVII e XVIII*. UFF, Niterói, 2013.

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

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

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

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

COELHO, Francisco de Lemos. *Duas descrições seiscentistas da Guiné [1684]*. Manuscritos inéditos publicados com introdução e anotações históricas pelo acadêmico de nome Damião Peres. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1953.

COELHO, Geraldo M. *Letras & Baionetas, novos documentos para a história da imprensa no Pará*. Belém: Cultural CEJUP, 1989.

COELHO, Mauro Cesar. *Do Sertão Para o Mar – Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. Tese, São Paulo, 2005.

. *O Diretório dos Índios e as Chefias Indígenas: uma inflexão*. Campos (UFPR), Curitiba, v. 7, n.1, p. 117-134, 2006.

COHEN, Paul. *Was there an Amerindian Atlantic? Reflections on the limits of a historiographical concept*, *History of European Idea* 34 (2008).

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

. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2004

COSTA, Francisco de Assis, *Formação Rural Extrativista a Amazônia: os desafios do desenvolvimento Capitalista (17200-1970)*, Belém, NAEA, 2012.

COSTA, Francisco de Assis. *A Economia Colonial do Grão Pará: uma avaliação crítica (1720-1822)*. Economia e Sociedade, Campinas, v.21, n.1 (44), p.197-219, abr, 2012, p.208-209. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ecos/v21n1/08.pdf> Acesso em 24/07/2017.

COSTA, Leonor Freire. *Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII)*. In: FRAGOSO, João ... [et al.], (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

COUTO, Carlos. *Os capitães mores de Angola no século XVIII*. Subsídios para o estudo de sua atuação. Luanda: Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972.

CRUZ, Ernesto. “História do Pará”. Belém: Ed. da UFPA, 1963, 2vol (Coleção Amazônia – série José Veríssimo), vl. 1.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

CURTO, José C.; GERVAIS, Raymond R. *A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844*. Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro , v. 3, n. 4, p. 85-138, June 2002 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2002000100085&lng=en&nrm=iso>. access on 14 Feb. 2020. <https://doi.org/10.1590/2237-101X003004004>.

DAVID. Ross. *The First Chacha of Whydah: Francisco Félix de Souza*, Odu, vol. 2, 1969, p. 19-28; LAW, Robin, *A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)*, Topoi, 2001

DAVISON, David Michel. *River & Empire. The Madeira route and the incorporation of the railian far West, 1737-1808*. Tese de Doutorado, Yale University, 1970.

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

. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)*. Belém, UFPA, vol. 2, 1970.

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

ELTIS, David. BEHRENDT, Stephen. RICHARDSON, David. *A participação dos países da europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidencias*. Afro Asia, 2000.

FALCON, Francisco José Calazans. *A época Pombalina Política Econômica e Monarquia Ilustrada*. São Paulo, Editora Ática, 1993.

FALCON, Francisco e NOVAIS, Fernando Antônio, *A extinção da escravatura africana em Portugal no quadro da política econômica pombalina*, VI Simpósio dos Professores Universitários de História (São Paulo, 1973).

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

FARIA, Maria Dulce de & OLIVEIRA, Uilton dos Santos. *A Coleção Cartográfica do Tratado de Santo Ildefonso na Biblioteca Nacional*. Anais do 3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Belo Horizonte/MG, de 26 a 28 de outubro de 2016. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio2016/anais.html>; Acesso em: 03 dez. 2017.

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

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

. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

. *Dinâmica de comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

. *Ilhas Crioulas: o Significado Plural da Mestiçagem Cultural na África Atlântica*. Revista de História 155 (2º - 2006), 17-41.

. *Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a microescala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX*. Tempo, Niterói, v. 10, n. 20, p. 23-49, enero 2006. Disponible en <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042006000100003&lng=es&nrm=iso>. accedido en 03 feb. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042006000100003>

FERRI, Sérgio Solbes. *Los Comerciantes extranjeros y el negocio del Tabaco en la España del siglo XVIII*, In 1º Congresso Internacional “Los Extranjeros en la España Moderna”, Tomo I, Málaga, 2003.

FERRETI, S. F. *Repensando o sincretismo*. 1995. São Paulo, EDUSP; São Luís, FAPEMA, FERRETI, S. F *O querebetã de Zomadonu: etnografia da casa das minas do Maranhão*. 1996. São Luís, EDFMA.

. “Desceu na guma: O caboclo no tambor de mina”. 2000. São Luís, EDUFMA.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. *Das arcas coloniais ao Palácio de Queluz: dilemas luso-brasileiros no governo da Fazenda Real nas Memórias do códice 807*. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico, Rio de Janeiro, a. 163, n. 416, jul./set., 2002.

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

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

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

FLORES, Kátia Maia. “Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil”. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2006.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

. *O Brasil Colonial*, 3 vols. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, Antonio. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio lusobrasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001.

FUNES, Eurípides. *Nasci nas matas, nunca tive senhor. História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas*. São Paulo: USP, 1995, Tese de Doutorado.

GAYOSO, Raimundo Jose de Souza. *Compendio Histórico Político do Maranhão*. Oficina Rougeron. Paris, 1970.

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

GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. *De Chegadas e Partidas: Migrações Portuguesas no Pará (1800-1850)*. Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação da Amazônia (PPHIST/UFPa), Belém, 2016.

GOMES, Flávio dos Santos. *A Hidra e os Pântanos: quilombos e mocambos no Brasil (sécs. XVII-XIX)*. Campinas- SP, 1997.

GOMES, Flávio; SILVA, Maria Celeste Gomes da. “A costa da Guiné é o remédio do Brasil”- Senegâmbia, Maranhão e rotas do tráfico atlântico na América Portuguesa: algumas aproximações. In: Suely Creusa Cordeiro de Almeida. (Org.). *Histórias do mundo atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI*. 2 ed. Recife: , 2009.

GOMES, Horieste e NETO, Antonio Teixeira. *Geografia Goiás- Tocantins*. Editora UFG, 1993, Goiânia.

GRAHAM, Richard. *Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil*. In: REIS, João José; SILVA Jr., Carlos

da. Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

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

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

GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos*. In: 123Almanack. Guarulhos, n.05, p.123-144, 1º semestre de 2013.

HARRIS, Mark. *Rebelião na Amazônia*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

HAVIK, Philip. J. *Comerciantes e concubinas: Sócios estratégicos no comércio Atlântico na costa da Guiné*. In: II Reunião Internacional de História de África: A Dimensão Atlântica da África. São Paulo, CEA/SDG-Marinha, 1996. p. 161-179.

. *Ilhas Desertas: impostos, comércio, trabalho forçado e o êxodo das Ilhas Bijagós (1915-35)*. In: Keese, Alexander (Ed.). Trabalho forçado africano - articulações com o poder político. Porto: Campo das Letras, 2007. p. 171-189.

HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *História geral da civilização brasileira, o Brasil Monárquico*. Vol 2, Tomo 1. Rio de Janeiro; São Paulo: Bertrand Brasil, 1995-1997.

HORTA, José da Silva. *O nosso Guiné: representações luso-africanas do espaço guineense (sécs. XVI-XVII)*. Actas do Congresso Internacional "O Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades" (Lisboa, 2-5 de Novembro de 2005, FCSH da Universidade Nova de Lisboa, organizado pelo Centro de Estudos de História de Além-Mar e pelo Instituto de Investigação Científica Tropical), Instituto de Investigação Científica Tropical e Centro de História de Além-Mar, 2009.

IANNI, Otávio. *Escravidão e Racismo*. São Paulo: Hucitec, 1978.

KANTOR, Iris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, v. 17, n. 2, p. 39-61, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v17n2/04.pdf>; Acesso em: 25 set. 2017.

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

KARASCH, Mary C. *Centro Africanos no Brasil Central*. In: *Diáspora Negra no Brasil*. HEYWOOD, Linda, M. (org) São Paulo. Contexto, 2010.

LARA, Silvia Hunold, *Fragments setecentistas: escravidão, cultura e poder na América Portuguesa*, São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LAHON, Didier. “Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX)”. *Revista Estudos Amazônicos*. vol. VI, nº 1 (2011), pp. 70-99.

LAPA, José Roberto do Amaral. *Livro da Visitação do Santo Ofício da Inquisição ao Estado do Grão-Pará (1763-1769)*. Petrópolis: Vozes, 1978.

LAW, Robin; MANN, Kristin. *West Africa in the atlantic community: the case of the slave coast*. *The William and Mary Quarterly*, 3rd Ser., v. 56, n. 2, African and American Atlantic Worlds, p. 311, Apr. 1999.

LEMES, Fernando L (coord.). *Para além das Gerais: Dinâmica dos povos e instituições na América portuguesa: Bahia, Goiás e Mato Grosso*. Goiânia, Ed. Da Puc, Goiás, 2015.

LESLIE BETHELL. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da USP, 1976.

LIMA, Leandro Mahalem. *Rios Vermelhos: Perspectivas e posições de sujeito em torno da noção de cabano na Amazônia em meados de 1835*. São Paulo: USP 2008. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo, 2008.

LIMA, Priscila de, *De libertos a habilitados: interpretações populares dos alvarás antiescravistas na América portuguesa (1761-1810)*. (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, 2011).

LOBO, Marcelo Ferreira. “*Apesar de preto é cidadão*”: *trabalho, família e mobilidade de libertos no Brasil (Grão Pará, 1796-1918)*. tese de Doutorado, PPHIST/UFPA, 2019.

LOPES, Carlos. O kaabu e os seus vizinhos: Uma leitura espacial e histórica Explicativa de conflitos. Afro-Asia, Salvador, v. 32, 2005. p.9-28.

LOPES, Gustavo Aciolli: *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760)*. 2008.

.*Entre a Yeomanry tropical e os Trobriandenses coloniais: origens e debates da historiografia sobre a formação do Brasil*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 38, p. 1-29, 2019

LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. 2002. 153 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Belém: Universidade Federal do Pará, NAEA, 2002.

. *As relações comerciais do Pará no início do Século XIX*. Anais da IV Conferência Internacional História Econômica & VI Encontro de pós Graduação em História Econômica, 2012

. *As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c.1790-c.1830)*. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: Uma História de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

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

MAGNOLI, Demétrio. *O Estado em busca do seu território*. Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, n. 4-5, 2003. Disponível em: <http://terrabrasilis.revues.org/343#tocto1n1>; Acesso em: 03 dez. 2017.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MARIN, Rosa. *Alianças matrimoniais na alta sociedade paraense no século XIX*. In: *Estudos Econômicos*, n. 15, São Paulo: IPE-Edusp, 1985.

.*Trabalho escravo e trabalho feminino no Pará*. In: Cadernos do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, nº 1, UFPA: Belém, 1980.

. “Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial”. *A escrita da história paraense*. Belém: NAEA/UFPA, 1998.

. “A influência da Revolução Francesa no Grão-Pará”. In: CUNHA, José Carlos C. da (org.). *Ecologia, desenvolvimento e cooperação na Amazônia*. Belém: UNAMAZ, UFPA, 1992.

MARIN, Rosa Acevedo e GOMES, Flávio dos Santos. “Reconfigurações Coloniais: tráfico de indígenas, fugitivos e fronteiras no Grão-Pará e na Guiana Francesa”. In: *Revista de História* 149 (2º - 2003).

MARIN, Rosa Acevedo; CASTRO, Edna. *Negros do Trombeta: Guardiões dos matos e rios*, Belém: NAEA / UFPA, 1998; *No caminho de pedras de Abacatal: experiência social de grupos negros no Pará*. Belém: NAEA/UFPA, 2ª. ed., 2004.

MARTINS, Roberta Sauaia. *Do Sarampão as perniciosíssimas bexigas: Epidemias no GrãoPará setecentista (1748-1800)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia – Universidade Federal do Pará, Belém. 2017.

MARTINS, Diego de Cambraia. *O Tráfico de Escravos nos Rios da Guiné e a Dinâmica da Economia Atlântica Portuguesa (1756-1807)*. Dissertação de Mestrado em História – Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em História Econômica, 2015.

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

MAXWELL, Kenneth. *Marques de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.

MELLO, Marcia Eliane. *Contribuição para uma demografia do Estado do Grão Pará e Maranhão, 1774– 1821*. *Anais de História de Além-Mar* XVI (2015): 227–253. ISSN 0874-9671.

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

. O Maranhão no Espaço Atlântico: Construção de Identidades no Século XVIII. In: *Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, 2008. Lisboa: Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades, 2006. v. 01.

. *As conexões do maranhão com a África*. Outros Tempos, v. 6, p. 8/130-144, 2009.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *A Amazônia na Era Pombalina 1751-1759*. São Paulo, IHGB, Gráfica Carioca, 1963.

MENZ, Maximiliano M. *A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)*. Afro-Ásia, Salvador, n. 48, p. 45-76, Dez. 2013.

MENZ, MAXIMILIANO M.; LOPES, GUSTAVO ACIOLI. *A população do Reino de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício de estimativa e interpretação (c. 1700-1850)*. REVISTA DE HISTÓRIA, v. s/, p. 01-35, 2018.

. *As 'Geometrias' do tráfico. O comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola*, Revista de História, n. 166 (2012)

MILLER, Joseph. *A marginal institution on the margin of the Atlantic system: the portuguese southern Atlantic slave trade in the eighteenth century*. In: *Slavery and rise of the atlantic system*. Ed. Barbara L. Solow, Cambridge, University Press, 1993.

. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

."Central Africa During the Era of the Slave Trade, 1490s-1850s", in Linda M. Heywood (org.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002).

. *Restauração, reinvenção e recordação: recuperando identidades sobre a escravização na África e face à escravidão no Brasil*, Revista de História, n. 164 (2011)

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

MUNIZ, João Palma. *Grenfell na História do Pará*, 1927.

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

NOVAIS, Fernando Antônio, *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Huitec, 1979.

ORIOLO, Júlia Porphirio. *Identidade e mobilidade na comunidade de comerciantes de escravos em Angola no final do século XVIII*. UNB, Brasília, 2013.

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

PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás, 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas*. Goiânia: UCG Editora, 1994.

PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão negra em Belém: mercado, trabalho e liberdade (1810-1850)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém, 2011. LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. *A cidade de Camilo: escravidão urbana em Belém do Grão-Pará (1871-1888)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

. *Escravidão de origem africana em Belém: um estudo sobre demografia, mestiçagem, trabalho e liberdade (c. 1750 - c. 1850)*. Tese Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

PANTOJA, Ana Renata. *Terra de Revolta: Campesinato, Experiências Sócio-culturais e Memórias Cabanas entre a voz e a letra*. Tese de Doutorado em Pós-Graduação em Ciências Sociais - UFPA, 2010.

PARÉS, Luis Nicolau. *A Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas/SP. Editora Unicamp, 2 ed.rev.2007.

. “O Triângulo das Tobosi uma figura ritual no Benim, Maranhão, Bahia.” *Afro-Ásia*, 25-26 (2001), p. 177-213.

PASTANA, Andréa da Silva. *Em nome de Deus, amém!: mulheres, escravos, famílias e heranças através dos testamentos em Belém do Grão Pará na primeira metade do século XIX*. Belém, 2008.

PIMENTEL, Maria do Rosário, *Viagem ao fundo das consciências: a escravatura na época moderna*, Lisboa: Colibri, 1995.

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.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Nos Subterrâneos da Revolta: Trajetórias, Lutas e Tensões na Cabanagem*. São Paulo, 1998. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1998.

PEREIRA, Manuel Nunes. “A introdução do negro na Amazônia”. *Boletim Geográfico – IBGE*. vol.7, n ° 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.

QUEIROZ, Jonas Marçal de & GOMES, Flávio do Santos. “Em outras margens: escravidão africana fronteiras e etnicidade na Amazônia”. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, pp. 141-63.

QUEIROZ, Jonas Marsal de; GOMES, Flávio, “Amazônia, fronteiras e identidades : Reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas -séculos XVIII-XIX)” In: *Estudo Ibero-Americanos, PUCRS*, XXVIII, n 1, p.21-50, junho de 2002.

RAIOL, Domingos Antônio. *Motins Políticos – 1º volume*. Universidade Federal do Pará – Coleção Amazônica, série José Veríssimo, Belém/PA, 1970.

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

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

. “O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia”. *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, vol. V, III parte, 1961.

. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Belém: SECULT, 1994.

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

RICCI, Magda. *Diário de um colono português no Grão-Pará: a trajetória do porta-bandeira Francisco José Rodrigues Barata (1799-1824)*. In

ARRUDA, José Jobson e outros (org.). *De colonos a imigrantes: I(e)migração portuguesa para o Brasil*. SP: Alameda, 2013

. *A Cabanagem, a terra, os rios e os homens na Amazônia: o outro lado de uma revolução (1835-1840)*, In: MOTTA, Márcia Maria Menendes e ZARTH, Paulo (Orgs). *Formas de resistência camponesa: visibilidade e diversidade de conflitos ao longo da história*, vol. 1: Concepções de Justiça e resistência nos Brasis. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Agrário, NEAD, 2008, p.153-170.

. *Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840*. Revista Tempo, 2006. <http://www.scielo.br/pdf/tem/v11n22/v11n22a02.pdf> acesso em 10/11/2010.

. *Um morto, muitas mortes: a imolação de Lobo de Souza e as narrativas da eclosão cabana*. In: NEVES, Fernando Arthur de Freitas & LIMA, Maria Roseane Pinto (org.). *Faces da história da Amazônia*. Belém: Paka-Tatu, 2006, 519-544.

. *O fim do Grão-Pará e o Nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*. In: DEL PRIORE, Mary, e GOMES, Flávio. *Os senhores dos rios*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

. *Do sentido aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos*. In: *Anais do Arquivo Público do Pará*, Belém, Secretaria de Cultura / Arquivo Público do Estado do Pará, v. 4, T. 1, 2001.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1680-1830)*. Dissertação de mestrado, UFRJ, 2005.

RICHARDSON, David. *Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865*. Topoi, Rio de Janeiro, março 2003.

RODNEY, Walter. *A History of Upper Guinea Coast 1545-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1970.

RODRIGUES, Bruno Pinheiro, *Homens de Ferro Mulheres de Pedra Resistências e Readaptações identitárias de africanos escravizados. Do hinterland de Benguela aos vales dos rios Paraguai-Guaporé e América espanhola - fugas, quilombos e conspirações urbanas (1720-1809)*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História, do

Instituto de Ciências Humanas e Sociais (ICHS) da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Cuiabá, 2015.

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.

. *Escravos, navios e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 - c.1825*. Almanack, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, junho de 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332013000100145&lng=en&nrm=iso>. acesso em 10 fev. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320130508>

. *O infame comércio*, UNICAMP, 2000.

. *In this Trade, No Places are Held:- Involvement of Portuguese slave traders in the slave trade between Africa and Brazil (1818-1828)*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 36, 2017.

RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. *A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*. In: ANZAI, Leny Caselli e MARTINS, Maria Cristina Bohn (orgs.) *Histórias coloniais em áreas de fronteiras: índios, jesuítas e colonos*. São Leopoldo, RS: Oikos; Unisinos; Cuiabá, MT: EdUFMT, 2008.

ROSA, Carlos Alberto. *O urbano colonial na terra da conquista*, In: ROSA, Carlos Alberto & JESUS, Nauk Maria de (Orgs). *A Terra da Conquista: História de Mato Grosso colonial*, Cuiabá: 2003.

RUSSELL-WOOD, A.J.R. *The Portuguese Atlantic, 1415-1808*. In: GREENE, Jack P. & MORGAN, Philip D. *Atlantic history: a critical appraisal*. Oxford University Press, 2009.

RUIZ PEINADO ALONSO, José Luis, “daquele péssimo mocambo”, In: *T (r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*. Belém, Editora Açaí. 2010.

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

SÁ, Magali Romero. “A peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização”. *Anais*

do III Congresso Internacional de Psicopatologia Fundamental. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: www.fundamentalpsychopathology.org/8_cong_anais/SIMP_29c.pdf.

SANJAD, Nelson. *As fronteiras do ultramar: engenheiros, matemáticos, naturalistas e artistas na Amazônia, 1750-1820*. In Artistas e artífices e a sua mobilidade no mundo de expansão portuguesa. Actas do VII Colóquio Luso-Brasileiro de História da Arte. Porto: Departamento de Ciências e Técnicas do Patrimônio. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005.

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

SALES, Mábila Aline. *Negócios e negociantes lusitanos: O comércio dos portugueses em Belém dos meados do oitocentos*, Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2017.

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

. *Marxismo, socialismo e os militantes excluídos. Capítulos da História do Pará*. Belém: Paka-Tatu, 2001.

. *Memorial da Cabanagem: esboço do pensamento político-revolucionário no GrãoPará*. Belém: CEJUP, 1992.

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

SAMPAIO, Patrícia Melo. “Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa”. In: Mary del PRIORE & Flávio dos Santos GOMES (Orgs.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, pp. 123-39.

SAMPAIO, Patrícia Melo & ERTHAL, Regina de Carvalho (Orgs.). *Rastros da Memória: histórias e trajetórias das populações indígenas na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2006.

. “Escravidão e Liberdade na Amazônia: notas de pesquisa sobre o mundo do trabalho indígena e africano”. 3º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, 2007.

Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/pdf2007/53.53.pdf>. Acesso em 18 e janeiro de 2008.

. *Amazônia: fronteiras, identidades e história*. Ciência & Cultura, vol .61 n. 3, 2009.

. *Índios e Brancos na Amazônia Portuguesa: políticas e identidades no século XVIII*. In: T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI), Belém, ed. Açaí, 2010.

. *A economia da Borracha na Amazônia*, Belém; editora Estudos Amazônicos, 2001.

SANTOS, Beatriz Carvalho dos. *Por uma história da 'Guiné de Cabo Verde': das perspectivas às possibilidades de um estudo cultural. (séc XV a XVII)*. 2012, Disponível em: <http://www.encontro2012.mg.anpuh.org/site/anaiscomplementares>

SANTOS, Catarina Madeira. *Um governo "polido" para Angola. Reconfigurar dispositivos de domínio. (1750 - c.1800)*. Tese de Doutorado. Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Lisboa, 2005.

SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasilicas: o tráfico interno de escravos em direitura à Amazônia, C. 1778- C. 1830*, 2013. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História, UFPA, Belém.

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

SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (coordenação). *Pombal Revisitado. Comunicações ao Colóquio internacional organizado pela comissão das comemorações do 2º centenário da morte do Marques de Pombal*. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1984.

SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos caminhos de África: Serventia e Posse*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998.

SANTOS, Nívea Pombo C. dos. *O Palácio de Queluz e o mundo ultramarino: circuitos ilustrados (Portugal, Brasil e Angola, 1796-1803)*, Tese de Doutorado. UFF, 2013.

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

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

. *Escravidão Indígena e início da escravidão africana* In; SCHWARCZ, Lília; GOMES, Flávio (orgs.) *Dicionário da Escravidão e Liberdade*, São Paulo: Companhia da Letras, 2018.

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

SCHULTZ, Kirsten. *Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial*. Rio de Janeiro, 1808-1821. *Tempo*, Niterói, v. 12, n. 24, p. 5-27, 2008. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042008000100002&lng=en&nrm=iso>. access on 13 Jan. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-77042008000100002>.

SILVA, Cristina Nogueira da e GRINBERG, Keila, *Soil free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth and Early Nineteenth-Century Portugal*, *Slavery & Abolition*, v. 32, n. 3 (2011).

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

. *Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico*. In: *África: Brasileiros e Portugueses séculos XVI- XIX*. Rio de Janeiro, Mauad, 2013.

SILVA, Luiz Geraldo, *Esperança de liberdade’: interpretações populares da abolição ilustrada*, *Revista de História*, n. 144 (2001).

SILVA, Luiz Geraldo e SOUZA, Priscila de Lima, *Sem a nota de libertos': mudanças nas petições de afrodescendentes livres da América portuguesa ao longo do século XVIII*, El Taller de la Historia, v. 9, n. 9 (2017).

. *Escravos Marinheiros, Senhores e Locadores Leis Pombalinas, faina marítima e economia mundial (1761-1810)*. Afro-Ásia, 60 (2019).

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

. *Outras rotas de um comércio atlântico*. Leituras de História, São Paulo, p.24-25, 02 ago. 2008;

. Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII. In: *4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 2009, Curitiba. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009.

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

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

. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012.

SLENES, Robert. *Africanos Centrais*. In; SCHWARCZ, Lília; GOMES, Flávio (orgs.) *Dicionário da Escravidão e Liberdade*, São Paulo: Companhia da Letras, 2018.

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

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

SOARES, Mariza. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. In.: Tempo. Vol. 3 – nº , Dezembro de 1998.

.Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro. Niterói: EduFF, 2007.

SOUSA, Claudia Rocha de. *Enfermidade era dilatada e os enfermos infinitos": os efeitos epidêmicos no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1690-1750)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia – Universidade Federal do Pará, Belém. 2017.

SOUZA JUNIOR, José Alves. *O Projeto Pombalino na Amazônia e a Doutrina do Índio Cidadão*. In: ALVES, Armando, et al. Pontos de História. Vol. 1. Belém: Pakatatu. 2001

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

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

TRAJANO FILHO, Wilson. *Uma experiência singular de criouliização*. In Série Antropologia, nº 343, 2003.

THIAW, Ibrahima. *História, cultura e construções identitárias na Senegâmbia*. Afro-Ásia , Salvador, n. 45, p. 9-24, 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0002-05912012000100001&lng=en&nrm=iso>. acesso em 07 fev. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912012000100001>.

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

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

VERGOLINO-HENRY, Anaíza. “Algumas notas sobre o estudo do negro na Amazônia”. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1968. (*publicações avulsas*, nº 8);

.“O negro no Pará: a notícia histórica. Antologia da Cultura Amazônica”. Belém: Amazônia Ed. Culturais, 1971. (*Antropologia e Folclore*, v. 6).

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

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

VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. *Entre Epidemia e Imigração: um viés de investigação da história da população no Grão-Pará (1748-1778)*. Tese para professor titular apresentada ao IFCH- Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

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

VIOTTI DA COSTA, Emília. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Difusão Européia, 1966.

WONDJI, Christophe. *Os estados e as culturas da costa da Alta Guine* In: História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII / editado por Bethwell Allan Ogot. – Brasília: UNESCO, 2010.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012.