

**A diáspora de populações Africanas para Amazônia nos séculos XVII e XVIII:
um olhar historiográfico sobre as motivações econômicas do Estado Português****The diaspora of African populations for Amazon in the XVII and XVIII
centuries: a historiographic look at the economic motivations of the Portuguese
State**

Recebimento dos originais: 20/05/2018

Aceitação para publicação: 22/06/2018

Daniel Palheta

Mestre em Educação (PPEB - Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola
Básica/UFGA).

Instituição: Universidade Federal do Pará.

Endereço: Av. Perimetral, Numero 1 - Guamá, Belém - PA

E-mail: danielrodrigues2001@yahoo.com.br

Alberto Damasceno

Doutor em Educação (USP-SP)

Instituição: Universidade Federal do Pará.

Endereço: Av. Perimetral, Numero 1 - Guamá, Belém - PA

E-mail: albertod@ufpa.br

Emina Santos

Doutora em Ciências Sócio-Ambientais - NAEA (UFGA)

Instituição: Universidade Federal do Pará.

Endereço: Av. Perimetral, Numero 1 - Guamá, Belém - PA

E-mail: santos@ufpa.br

RESUMO

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

Palavras-chave: Amazônia, Escravidão, Diáspora africana, Companhias de comércio.

ABSTRACT

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

Keywords: Amazon, Slavery, African diaspora, Trading companies.

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo é formado por uma discussão histórica e historiográfica sobre o tema das diásporas de populações africanas para a Amazônia no século XVII e XVIII, utilizando principalmente os estudos de Vicente Salles (1971), Chamboueyron (2006) Bezerra Neto (2012) e de Flavio Gomes (1995). A partir desse tema surgiu uma problemática para direcionar a discussão nesta pesquisa, que se faz a partir da interrogação: quais foram as motivações que promoveram a transferência de populações africanas para a Amazônia no século XVII e XVIII? Pois é nesse período que a historiografia aponta que se intensificou a chegada de africanos na região.

Primeiramente abordamos a escravidão no contexto interno da África e sua introdução no contexto do mercantilismo no Atlântico e na América Portuguesa, tendo como foco as motivações econômicas do Estado Português que levaram populações africanas a serem transferidas de forma cativa para o estado do Grão-Pará e Maranhão, baseando-se nas obras de Bezerra Neto, Benedito Barbosa, Chamboueyron, Vicente Sales e Flavio Gomes, em seguida, aprofundando a análise sobre as rotas da África até o Grão-Pará, o papel das Companhias de Comércio que traficavam africanos para a região e algumas modalidades de se traficar negros no período.

2 AS MOTIVAÇÕES PARA INTRODUÇÃO DE NEGROS ESCRAVIZADOS NO GRÃO-PARÁ**2.1 A ÁFRICA E A ORIGEM DO SISTEMA ESCRAVOCRATA IMPLANTADO NA AMÉRICA**

Durante muito tempo a África recebeu diversas visões, de exótica até a visão de “continente da miséria, fome e doenças”, levando a disseminação do discurso do distanciamento entre o Brasil (América) e a África. Esse discurso tem entrado em crise depois de muito se mostrar

a grandiosidade histórica do continente africano: desde a antiguidade, berço da humanidade, à contemporaneidade - com sua riqueza natural, étnica e humana. Tudo isso sem fechar os olhos para o horror causado pelo dominador europeu durante séculos de exploração mercantilista e capitalista em seus vários colonialismos voltados a sugar as riquezas africanas.

A África possuía muitos impérios complexos, reinos livres e cidades-estados com uma ampla influência em certas regiões, antes e no período da chegada dos europeus no continente. Andah e Anquandah explicam as estruturas dos reinos que existiam nessa região, entre eles o país dos Iorubás, e cidades-estados fortes e centralizadas, como Benin, que “era cercada por uma muralha interna e outra, mais antiga, externa. As escavações indicam que a muralha interna foi construída somente no século XIV e, mais provavelmente em meados do século XV” (ANDAH; ANQUANDAH, 2010, p. 599).

Esses povos possuíam um comércio desenvolvido de cerâmicas, metais, e diversos produtos através de rotas internas e com outras regiões fora do continente, assim como, desenvolviam a agricultura e outros se voltavam para a criação de animais, sendo estes últimos mais voltados para a subsistência. Naquele período muitas outras regiões já apresentavam condições de desenvolvimento com a presença de muitas etnias, como a chamada Senegâmbia, a região de Guiné, Serra Leoa e Libéria, na costa Ocidental (ANDAH; ANQUANDAH, 2010).

Portugal passou a desenvolver a produção nas ilhas atlânticas, onde os mercadores italianos cooperaram na modernização da produção na Ilha da Madeira (KLEIN, 1987) e “no século XV, na ilha da Madeira, Portugal introduziu o cultivo da cana-de-açúcar, quando o infante D. Henrique, em 1420, mandou buscar da Sicília canas e mestres de açúcar tendo como base o modelo produtivo italiano” (JOHNSON *apud* CUNHA, 2009, p. 21-22), passando a explorar a África como fornecedora de mão-de-obra cativa.

É nesse período que começa a fase da escravidão-expropriação moderna. Pois, servidão que ocorria em alguns reinos africanos, como Sudão Ocidental, Níger, Chade, Gana, Takrur, Kanem-Norno, Ashant, Iorubá e Monomotapa, garantia privilégios aos servos quando eram integrantes da classe dominante, onde muitos eram considerados cidadãos pertencentes ao Estado (DIAGNE, 2010). Já a escravidão-expropriação moderna imposta pelos europeus sobre as populações africanas estava baseada apenas no processo de exploração. Diagne (2010) diz que “a escravidão oriental e ocidental, [...] visava, em sua essência, estabelecer um modo de produção que fizesse do escravo, praticamente privado de direitos” (DIAGNE, 2010, p. 57).

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

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

Ao chegar à África, os europeus passaram a negociar negros em condição de servidão nas tribos, reinos e impérios, trocando-os através de escambo. Neste contexto, pode-se dizer que houve a criação de uma lógica idêntica a do Brasil, de levar a colonização para dentro das colônias e motivar a desestruturação política e administrativa já existente com guerras inter-tribais, inclusive cooptando líderes em favor do processo de colonização, com promessas nem sempre cumpridas (KLEIN, 1987).

2.2 DA ÁFRICA AO GRÃO-PARÁ (SÉCULOS XVII E XVIII)

Segundo Arno Wehling, “no início da década de 1620, foi criado o Estado do Maranhão, separado do Estado do Brasil, com jurisdição sobre o atual Maranhão, mas abrangendo todo o vale Amazônia” (WEHLING, 1999, p. 135). Em 1751, já na administração de D. José I e de Sebastião de Carvalho e Melo, o Estado do Maranhão passou a se chamar Estado do Grão Pará e Maranhão, com sede em Belém do Grão-Pará. Este Estado compreendia todas as capitanias ao norte a partir da capitania do Maranhão (WEHLING, 1999).

A utilização da mão-de-obra nativa indígena foi predominante na lavoura até a intensificação do fluxo de africanos para a região, pela iniciativa particular e do Estado português, através das Companhias de Comércio criadas nos séculos XVII e XVIII. Mesmo com a intensificação do fluxo de braços africanos na Amazônia, a utilização de nativos cativos continuou em algumas lavouras (WEHLING, 1999).

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

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

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

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

duas publicações reforçam a presença africana na região, em especial, na segunda metade do século XVIII. *A Amazônia na era Pombalina* (1963), de Marcos Carneiro de Mendonça, que apresenta uma vasta documentação referente ao período pombalino; e *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão - 1775-1778* (1970), de Manuel Nunes Dias, apresenta um estudo específico sobre essa companhia encarregada de fomentar economicamente a região com base na mão de obra africana (BARBOSA, 2014, p. 2).

Outros estudos que tratam do tema são a obra de Nilma Bentes “Aspectos da Trajetória da população Negra no Pará”; a obra de Benedito Barbosa “Escravidão Negra no Pará”, assim como a sua tese de doutorado “Em outras margens do Atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará -1707-1750”; e a tese de Rafael Chambouleyron “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”, que serviram de fundamentação teórica neste estudo.

Para Barbosa (2009) foi a necessidade de braços para o trabalho na agricultura o principal motivo que levou a requisição de escravos africanos para a região. Segundo o autor,

A carência de mão-de-obra era um problema freqüente na Amazônia atingindo todos os moradores, e tornando-se um sinônimo de atraso, principalmente, para os proprietários de engenhos de açúcar e demais lavouras que precisavam de uma quantidade maior de trabalhadores, não apenas índios, mas também africanos. propriedades (SUE GROSS, apud BARBOSA, 2009, p. 54).

Eurípedes Funes relata que os fatores da necessidade do braço negro na região, diante da situação da lavoura,

foi lenta, resultando dos apelos contínuos das autoridades locais, pressionadas pelos colonos, diante da necessidade de suprir as carências da força de trabalho, único meio de fazer prosperar uma região até então economicamente deficitária e com dificuldades

em utilizar a mão de obra local, em razão da ação da Igreja e pela legislação governamental que criava empecilhos, senão de fato pelo menos de direito, à escravidão do nativo (FUNES, apud AMARAL, 2008, p. 96).

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

Bezerra Neto (2012) e Chambouleyron (2006) entendem também a epidemia como fator para a demanda de braços negros na região: “segundo o padre Bettendorf, a doença que devastaria os índios teria sido trazida por um navio que transportava escravos africanos para o Maranhão” (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 82).

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

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

Pelas Instruções Régias Públicas e Secretas, de 31 de maio de 1751, Mendonça Furtado foi orientado a incentivar, entre outras coisas, a miscigenação entre portugueses e índios, para assegurar um crescimento contínuo da população na região fronteira. Além disso, deveria trazer casais açorianos e importar escravos africanos, que serviriam como mão-de-obra para a lavoura de algodão, no Maranhão, e arroz, no Grão-Pará. (...) Também foi destinada ao trabalho de construção de vilas e fortificações, garantindo, assim, o domínio luso na porção setentrional da América do Sul (CAMILO, 2016, p. 4).

E sobre a construção de fortes, Camilo (2016) apresenta em seu estudo sobre a Construção de Fortaleza de São José¹ que a mesma muito necessitou de populações africanas escravizadas, transportadas para a região a partir da criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Para a autora, “foi justamente a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará que

¹ Tese de Doutorado “Homens e Pedras no Desenho das Fronteiras Amazônicas (1764-1782)” – Unicamp, São Paulo, Brasil.

abasteceu a vila de São José de Macapá com os índios, negros e artífices empregados, como escravos e operários, na construção da Fortaleza de São José de Macapá” (CAMILO, 2016, p. 5).

Queiroz e Gomes (2002) mostram números do fluxo de negros da África para o Grão-Pará e Maranhão no período da Companhia mencionada, mencionando que, além de trabalharem em lavouras eles foram empregados na construção de fortes e fortalezas e demais obras públicas². A companhia de comércio mencionada, pelos números, foi a que mais introduziu populações negras escravizadas na região, sendo que a partir do Grão-Pará passaram a serem levados para outras regiões (QUEIROZ e GOMES, 2002).

Bentes apresenta as categorias de empreendedores no período que fomentavam a vinda de negros para a região, ou seja, “quem utilizava os escravizados” (BENTES, 2013, p. 31). Para a autora um dos grupos que utilizavam negros escravizados na terra eram os “proprietários particulares que pertenciam basicamente a: classe senhorial rural, urbana, e funcionários públicos” (BENTES, 2013, p. 31). Bentes (2013) ainda cita que “nas missões todos os serviços eram realizados por escravos, inclusive o artesanato”. E exemplifica: “Instituições beneficentes como a Santa Casa de Misericórdia, em 1787, utilizava escravos não só no hospital, como cozinheiros, serventes, mas também nas fazendas” (BENTES, 2013, p. 32).

No século XVII existiram rotas secundárias por onde passavam um insipiente comércio de africanos rumo ao Grão-Pará e Maranhão. Bezerra Neto explica esse comércio da seguinte forma:

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

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

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

² Tratar-se-á de forma mais aprofundada das companhias que atuaram na região e com o comércio de negros escravizados no tópico sobre “As Companhias Escravistas que moveram populações negras para o Grão-Pará”.

Brazilian Applied Science Review

Da África saíam africanos para serem introduzidos nos engenhos e lavouras e nos trabalhos domésticos, principalmente, na América:

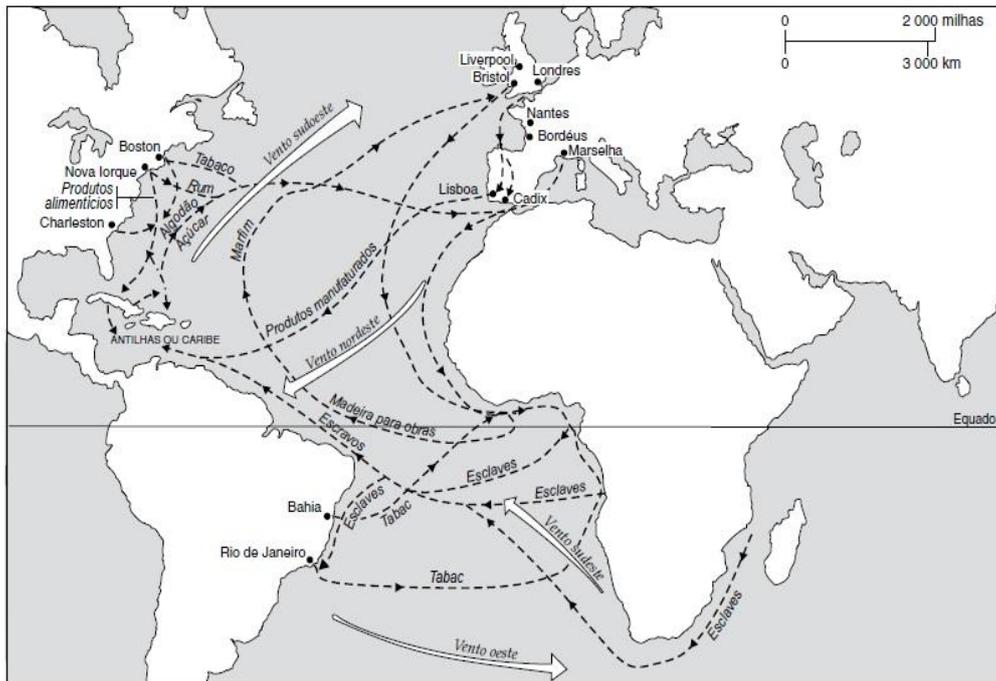


FIGURA 4.1 O comércio atlântico no século XVIII e no início do século XIX. Fonte: segundo A. G. Hopkins, 1973. Mapa reproduzido com a amável autorização do Longman Group UK Ltd.

Figura 1 Rotas Comerciais do século XVIII³

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

O tráfico estabelecido para a Amazônia obedecia a uma rota triangular tendo como pontos de referencia Lisboa, África e o Estado do Maranhão, posto que as embarcações com mercadorias saíam de Portugal até as costas africanas, permutavam esses produtos com escravos, rumavam à região amazônica, e posteriormente retornavam a Lisboa carregando as drogas do sertão. Assim, o tráfico ocorrido à Amazônia diferenciou-se do de outras áreas do Brasil, que então baseavam-se numa rota bilateral estabelecido diretamente entre a África e os portos brasileiros (BARBOSA, 2009, p. 82).

³ Fonte: segundo A. G. Hopkins, 1973. Mapa reproduzido com a amável autorização do Longman Group UK Ltd. Apud OGOT, 2010, p. 94. In.: História Geral da África V / UNESCO.

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

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

Os trabalhos pioneiros já atentavam para isso na medida em que se referiam aos principais portos de procedência dos escravos: Guiné Portuguesa, pelos portos da Senegâmbia e de Bissau e Cacheu, que constituíam “peças” fundamentais para o desenvolvimento da região amazônica (p. 34).

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

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

O tráfico para a região amazônica durante os trabalhos da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão ocorreu de maneira distinta, fato percebido nos números de escravos que passaram pelos portos das capitânicas. [...] o número de escravos no Maranhão no final do século XVIII era maior que no Pará. [...] isso demonstra que o Maranhão, baseado na cultura do algodão, conseguiu absorver a mão-de-obra africana, diferentemente do Pará, cuja economia era ainda movida pela extração das drogas do sertão e pela mão-de-obra indígena. [...] no período estendido da chegada da Companhia de Comércio do Maranhão até o final do século XVIII, desembarcaram 23.884 escravos em Belém do Pará, ao lado de 40.935 em São Luís do Maranhão (MACLACHLAN apud BARBOSA, 2009, p. 38).

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

Os escravos entrados nas Amazônia no período joanino provinham em sua maioria do oeste da África Ocidental ou Atlântico Equatorial. Tratava-se de um comércio que acontecia desde o século XVII. Na região conhecida por Senegâmbia e na Costa da Mina, o rei, a partir do início do século, chamava a atenção dos governadores para a importância do comércio da escravaria. Essa região, desde o século XVII, era a rota negreira por excelência para a Amazônia (BARBOSA, 2009, p. 111).

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

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

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

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

3 AS COMPANHIAS ESCRAVISTAS QUE MOVERAM POPULAÇÕES AFRICANAS PARA O GRÃO-PARÁ NOS SÉCULOS XVII E XVIII.

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

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

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

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

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

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

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

Chambouleyron (2006) conclui:

É evidente a importância do tráfico no final do século XVII, que passa a se organizar em razão dos elementos apontados anteriormente — as epidemias, as leis de liberdade indígena e os interesses da Fazenda real na região. A organização do tráfico, como revela a importância dos contratos e assentos, se faz fundamentalmente por intervenção e iniciativa

da própria Coroa, daí a particularidade do envio de africanos de forma geral, estabelecido para atender a demandas circunstanciais — como no caso das bexigas e das necessidades da Fazenda real (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 22).

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

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

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

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

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

Sobre esse período Flávio Gomes argumenta que:

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

Em razão da política pombalina⁴ em relação ao índio, precisaram-se substituir tais braços pela de negros africanos, visto que o comércio transatlântico de negros gerava mais receita à coroa portuguesa, além de que a lavoura necessitava de braços, além disso, as epidemias arrasavam muitas populações nativas próximas a Belém. Dias argumenta que:

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

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

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

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

Nada menos que 124 nomes de navios foram apurados. Veja-se o mapa esclarecedor da tonelagem da extraordinária frota. Salvo erro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9 naus, 9 sumacas, 5 hiates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3

⁴ Damasceno explica que “a era pombalina inaugura-se no ano de 1750, que se inicia com a assinatura do Tratado de Madrid em 13 de janeiro. Em 31 de julho deste mesmo ano, morre D. João V e Dom José I assume o trono, empossando como um de seus ministros Sebastião de Carvalho e Melo – posteriormente nomeado Marquês de Pombal” (p.50). O mesmo autor ainda explica que a Política do Ministro Sebastião de Carvalho e Melo “estimulou a lavoura espalhando colonos portugueses pelas aldeias em um processo de mesclagem cultural. Foram incentivadas a cultura de cacau, anil, café, algodão, arroz e cravo” (DAMASCENO, 2012, p.104).

lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (DIAS, 1970, 139-140).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 2 Tabela I⁵

Os dados sugeridos por Bezerra Neto (2012) resumidos na tabela I, indicam que o período de atuação da Companhia Geral de Comércio Geral do Grão-Pará e Maranhão representa um dos períodos (duas décadas) nos quais mais africanos foram transferidos para o Grão-Pará: 17.627, de 1756-1778. Sendo sucedido por um período posterior de mais duas décadas em que a transferência continuou intensa rumo ao Grão-Pará: 17.970, de 1778-1800. Após esses período, o tráfico intercontinental retraiu-se, se analisarmos a cada duas décadas. No tocante a comparação dos dados

⁵ Cativos africanos ingressados no Grão-Pará de 1680 a 1820. Apud Bezerra Neto (2012, p.201).

da Tabela I, sugeridos por Bezerra Neto (2012). Esses números estão próximos aos números apontados por Anaíza Vergolino-Henry e Napoleão Figueiredo (apud BARBOSA, 2009), mas Bezerra Neto (2012) sugeriu uma quantidade maior de africanos transferidos da África rumo ao Grão-Pará durante a existência da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi no final do século XVII e século XVIII que aumentou as transferências de africanos para a Amazônia, com a pretensão do Estado em desenvolver a economia da região, assim como, pelas solicitações da Igreja e dos fazendeiros e donos de engenhos por mão-de-obra africana escravizada. Para tanto, a coroa portuguesa criou as Companhias para prover esse fluxo.

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

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

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

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

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

REFERÊNCIAS

AMARAL, Assunção José Pureza. **Da senzala ao quilombo: práticas educativas e uso de recursos naturais entre os quilombolas do médio Amazonas - Pará** / Assunção José Pureza Amaral; Orientadora Edna Maria Ramos de Castro. - 2008.

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

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

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

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

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

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

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

CHAMBOULEYRON, Rafael. **Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará** (século XVII e início do século XVIII). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 26, n° 52, p. 79-114 – 2006.

CUNHA, Ana Paula Macedo. **Engenhos e engenhocas: a atividade açucareira no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1706-1750)**. UFPA, 2009. Dissertação (mestrado), Orientador: Rafael Chambouleyron.– Universidade Federal do Pará.

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

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

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

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

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

INNOCENTINI, Thaís Cristina. **Capitanias Hereditárias: Herança colonial sobre desigualdade e instituições**. Dissertação (mestrado) - Escola de Economia de São Paulo Orientador: Enlison Mattos. 2009.

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

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

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

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

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

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

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

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

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