

FAMÍLIAS POVOADORAS: Açorianos e a Vila de São José de Macapá nas Rotas do Atlântico Equatorial (1750-1788)

SETTLER FAMILIES: Azoreans and the Village of São José de Macapá on the Equatorial Atlantic Routes (1750-1788)

Hugo Matheus Rocha AGUIAR¹

Adolfo Ricardo Monteiro de MENEZES²

Resumo: Neste artigo abordaremos a relação entre as famílias açorianas, as rotas do Atlântico equatorial e o povoamento da vila de São José de Macapá entre 1750 e 1788. Assim, nosso objetivo é compreender como os movimentos no Atlântico influenciaram a chegada e sobrevivência dessas famílias em Macapá, analisando suas migrações e interações com a Coroa portuguesa. Nesse sentido, utilizaremos manuscritos do Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa), em diálogo com o conceito de áreas de circulação, de Kapil Raj, juntamente com a literatura especializada. Desta forma, demonstraremos que Macapá desempenhou um importante papel nas rotas do Atlântico equatorial e como esses movimentos/deslocamentos impactaram na formação e dissolução das famílias açorianas nesse lugar.

Palavras-chave: Famílias, Açorianos, Deslocamentos, Atlântico português, Amazônia colonial.

Abstract: In this article, we discuss the relationship between Azorean families, the equatorial Atlantic routes, and the settlement of the village of São José de Macapá between 1750 and 1788. Our goal is to understand how movements in the Atlantic influenced the arrival and survival of these families in Macapá, analyzing their migrations and interactions with the Portuguese Crown. To achieve this, we will use manuscripts from the Overseas Historical Archive (Lisbon) in conjunction with Kapil Raj's concept of circulation areas and specialized literature. We aim to demonstrate that Macapá played an important role in the equatorial Atlantic routes and how these movements and displacements impacted the formation and dissolution of Azorean families in this region.

Keywords: Families, Azoreans, Displacements, Portuguese Atlantic, Colonial Amazon.

Considerações iniciais

A historiografia brasileira tem frisado cada vez mais a importância de se pensar a história do Brasil fora do próprio território americano. Por um lado, essa perspectiva foi empregada, por exemplo, por Luiz Felipe Alencastro, em *O trato dos viventes*, quando o autor compreendeu a formação nacional baseado principalmente nas relações decorrentes do comércio escravista no espaço do Atlântico Sul. Por outro lado, concordamos com Rafael Chambouleyron (2008) ao evidenciar que boa parte dos estudos relativos ao

¹Doutorando em História Social na Universidade de São Paulo (USP). E-mail: hugoaguiar@usp.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9551-2102>.

²Mestre em História pela Universidade Federal do Amapá (Unifap). E-mail: adolfomenezes30@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5305-596X>.

período colonial brasileiro se direcionou para o Atlântico Sul, espaço com o qual os Estados como o Maranhão e o Grão-Pará pouco se relacionavam, devido à baixa inserção da região amazônica nas trocas dos circuitos dinâmicos sul-atlânticos.

Por sua vez, essa visão analítica, que privilegiou as rotas do Sul, está muito ligada à discussão de centro-periferias, na qual a Amazônia foi considerada uma área periférica. Todavia, autores como Patrícia Sampaio e Mauro Coelho (2013) sustentam que o governo da Amazônia não foi apenas administrativamente distinto do governo do Brasil, mas permaneceu separado por cerca de 200 anos, evidenciando que esse espaço teve dinâmicas de gestão próprias, não subordinadas ao Estado do Brasil. Dessa forma, o Estado do Grão-Pará manteve vias de comunicação direta com a metrópole, assim como trocas comerciais e sociais com outros espaços do Atlântico equatorial. Neste atinente, Antonio Otaviano Viera Junior (2017, p. 343) assevera que o “Grão-Pará, Açores e Lisboa se conectam através de linhas invisíveis que articulam experiências de diferentes sujeitos em diferentes partes do império português”.

Neste sentido, o que propomos é uma ruptura com os estudos que baseiam suas investigações nas discussões de centro-periferias, dado que esse viés sempre privilegiará um determinado espaço considerado “central”, construindo a história a partir desse ponto de vista, observando o que está ao redor apenas como algo secundário ou acessório. Desse modo, para auxiliar nossa abordagem investigativa, usaremos o conceito de *áreas de circulação*, do historiador Kapil Raj, que entende a ideia de circulação fundamentada na multidirecionalidade de suas direções, potencializando seu conceito ao aplicá-lo em consonância as reflexões e práticas policêntricas. A circulação está vinculada ao que se desloca, isto é, as mudanças que são produzidas por um determinado movimento. Nas palavras do autor a circulação é o “processo dinâmico, de transformações que ocorrem nesses processos de idas e vindas” (Silva, 2016, p. 5).

Dessa forma, ele busca a compreensão diante dos objetos, dos humanos, das práticas e dos saberes que se transformam a partir do fenômeno do deslocamento. Em seu artigo “Conexões, cruzamentos, circulações” Kapil Raj (2007) interpreta as práticas cartográficas, como resultantes de trocas híbridas de técnicas de produção, de procedimentos topográficos, do “saber-fazer”, que foram decorrentes da circulação, principalmente, entre os agentes indianos e ingleses. O autor utiliza um método que se concentra nas tentativas dos sujeitos estudados de fazerem/construírem seu lugar no mundo, isto é, “reconfigurando-o, mudando os seus ingredientes, introduzindo, entre si e o tecido social novos objetos e recomposições” (Raj, 2007, p. 179). Nessa perspectiva, o autor complementa:

Seguindo, portanto, o devir dos atores, e o seu grau de sucesso nestas mudanças e recomposições, este método faz uso das mudanças de escalas históricas, passando de vidas singulares a níveis nacionais, transnacionais e transcontinentais. Assim sendo, esta metodologia permite uma melhor apreensão da maneira como os eruditos e os objetos científicos e técnicos adquirem a capacidade de intervenção prática sobre o mundo moderno. Permite-nos sobretudo ver como emergem e se constituem conjuntamente, nascendo de um mesmo movimento, objetos científicos, técnicas, nações, impérios, identidades nacionais (Raj, 2007, p. 179).

No entanto, o conceito de circulação não é sinônimo de fluidez, uma vez que “os espaços de circulação permitem ou travam a conexão entre diferentes partes do mundo, dependendo das conjunturas” (Silva, 2016, p. 10). Assim, neste artigo nós ancoramos esse conceito diante da análise do espaço do Atlântico equatorial e da Amazônia, em especial a vila de São José de Macapá. Tendo como guia está vertente teórica, acreditamos que será possível compreendermos como os movimentos, os deslocamentos e as sociabilidades impactaram os arranjos familiares açorianos dentro dos nossos recortes.

Sobre o tipo de estudo que estamos propondo, os pesquisadores Eloy Abreu e Romário Basílio (2018, p. 2) acreditam que é uma tendência que vem ganhando “corpo”, pois se faz “distante de leituras que privilegiavam centros e periferias como centros únicos de poder, leituras globais, conectadas, que tomam o Atlântico, o Índico ou o Báltico como centro de dinâmicas individuais e coletivas têm-se popularizado entre os investigadores de todos os tempos históricos, tendo em vista relações transnacionais, transimperiais e multiculturais”. Nesse cenário, portanto, a Amazônia se conectou ao Atlântico por meio, dentre outros, dos arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde, que serviam de entreposto para a navegação com o Reino e outros centros de fornecimentos de “gentes”, para o povoamento deste estado, através de lavradores, escravizados ou soldados.

Nas últimas décadas, os estudos que utilizam a abordagem da circulação de pessoas, de conhecimentos, de modelos econômicos, políticos e jurídicos tornaram-se, segundo Gibran Bautista y Lugo e Maria Fernanda Bicalho (2022, p. 133), um dos principais eixos de transformação da história moderna e colonial, centrando suas maiores contribuições em questões como: “circulação de pessoas no contexto da expulsão de grupos marcadas pela sua confissão e raça, a migração de escravos e cativos, a lógica financeira e social das diásporas, a mobilidade do pessoal administrativo das monarquias europeias e os seus efeitos sociais e econômicos, as delegações territoriais nas cortes, a itinerância como fundamento da nova nobreza”. Esses autores asseveram também que as pesquisas que focaram seus olhares nas histórias transnacionais e conectadas encontraram

na circulação “um aspecto intrínseco da configuração de sociedades em várias latitudes do planeta a partir do século XVI” (Lugo; Bicalho, 2022, p. 133).

A atenção aos movimentos de pessoas, de coisas e de ideias surtiu efeito positivo na construção de novos modelos explicativos a respeito da presença europeia no mundo. Ou seja, estas interpretações deixaram de lado “discursos teleológicos valorativos a favor de abordagens que priorizam práticas específicas e dinâmicas relacionadas a partir de investigações baseadas na convergência de fontes de diferentes arquivos” (Lugo; Bicalho, 2022, p. 134).

No período por nós destacado, dissidentes perseguidos por práticas ilícitas vieram ou foram enviados para o Grão-Pará, seja por degredo ou por fugas. Da mesma maneira que, havia os que se moviam pelo Atlântico equatorial, em busca de melhores condições de vida, como alguns dos povoadores que ocuparam a vila de Macapá e aqueles que, sob uma égide violenta, foram obrigados a embarcar nas longas jornadas de travessias, como os milhões de trabalhadores africanos escravizados, circulando nesse espaço transatlântico diversos tipos de agentes. Dessa forma, para Lugo e Bicalho (2022), as interações sociais dos sujeitos que se deslocavam ultrapassando os limites da política confessional, carregavam consigo a transferência de ideias da esfera da colônia para a capital portuguesa e vice-versa. Neste atinente, Janaína Amado (2000, p. 816) afirma que “o degredo acabou se constituindo em importante instrumento de circulação de pessoas – portanto, também de circulação de ideias, de práticas, de culturas – dentro dos espaços do império português, incluída a Amazônia”.

Realizado o preâmbulo inicial apresentando nossa fundamentação teórica, neste artigo versaremos sobre a relação entre os açorianos, as rotas do Atlântico equatorial e o povoamento da vila de São José de Macapá na segunda metade do século XVIII, analisando o entrelaçamento da vida desses sujeitos por meio de seus deslocamentos e das relações estabelecidas entre esses colonizadores e a Coroa portuguesa, tendo como palco principal a referida vila. O recorte cronológico no qual estamos inseridos é nomeado pela historiografia de “Era pombalina” (1750-1777). Durante esse período, um conjunto de mudanças econômicas, políticas e sociais foram levadas a cabo, no Reino e nas suas possessões no além-mar, pelo então secretário de Estado português Sebastião de Carvalho e Melo, posteriormente conhecido como Marquês de Pombal.

Neste âmbito, argumentaremos numa linha contrária a estabelecida pela historiografia centro-sulista, que encarava a Amazônia como uma de suas periferias. Além disso, dentre as motivações para o fluxo de deslocamentos dos açorianos, demonstraremos que a Coroa, na figura de Pombal, teve grande papel de incentivar o

povoamento da região amazônica. Para que isto seja exequível, empregaremos um conjunto documental composto principalmente por cartas, requerimentos, ofícios e mapas populacionais oriundos do *Arquivo Histórico Ultramarino* (AHU), de Lisboa, referentes a capitania do Pará, a qual a vila de Macapá era parte integrante. Assim, o aparato empírico será cruzado ao material teórico, para que a partir desta confrontação cheguemos as nossas próprias conclusões.

Desse modo, o leitor encontrará a seguir um texto que é composto por duas partes principais. A primeira delas aborda o que chamamos de “trânsito atlântico”, isto é, a travessia dos “casais”¹ açorianos, as suas dificuldades, as motivações dos seus deslocamentos, assim como o cenário formado na segunda metade do século XVIII envolvendo esses habitantes e o povoamento da região amazônica. Já na segunda parte nos detivemos a discutir as relações dos ilhéus com a Coroa lusitana, bem como, os seus modos de vida e as circunstâncias que se depararam ao viver na recém fundada vila de São José de Macapá, dando ênfase a trajetória de seis famílias açorianas.

O transporte dos “casais” açorianos nas rotas do Atlântico equatorial

O “Atlântico português”, como é denominado pela historiografia, refere-se à área geográfica composta por um o conjunto de Ilhas e regiões costeiras banhadas pelo Oceano Atlântico, que estiveram sob a influência e domínio do Império lusitano ao longo da história, ao criar espaços sociais e imprimir sua marca nesses territórios, reivindicando a sua soberania. O arquipélago dos Açores, formado por nove Ilhas (Santa Maria, São Miguel, Terceira, São Jorge, Graciosa, Pico, Faial, Flores e Corvo), estava inserido nesse complexo marítimo, desempenhando várias funções cruciais, fundamentalmente, por meio do comércio, da defesa e dos deslocamentos, que foram essenciais para as conexões e circulações oceânicas e interoceânicas, desde o período colonial, até o presente (Russell-Wood, 2014).

Além dos Açores, destacamos outros arquipélagos como a Ilha da Madeira, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe que estavam localizadas em áreas estratégicas, do ponto de vista militar e econômico, pois funcionavam como entrepostos comerciais, conectando esses lugares aos continentes do Atlântico Norte e Sul. Em virtude disso foram alvos de constantes ataques e pilhagens de outras nações europeias (Menezes, 2023).

Para além das supracitadas funcionalidades físicas das ilhas, os seus habitantes foram povoadores de diversas áreas da América lusa, em especial, neste caso, da Amazônia colonial. Rafael Chambouleyron (2008) sustenta que as rotas que conectavam

a região amazônica, as ilhas como as dos Açores, Madeira e Cabo Verde formavam o Atlântico equatorial. Desse espaço circulavam e se deslocavam para o Estado do Grão-Pará e Maranhão diversos sujeitos, tais como lavradores, escravizados, soldados e degredados que serviam para “aumentar e conservar” a população desses territórios.

Os fluxos comerciais com os Açores e a circulação desses indivíduos na Amazônia datavam desde as primeiras décadas do século XVII. Chambouleyron (2008) nos revela que em duas jornadas ocorridas entre os anos de 1674 e 1677 chegaram aos portos do Estado do Maranhão e Pará 100 “casais” açorianos, sendo 50 em cada uma delas. Na primeira jornada, o número total foi de 234 pessoas, já na segunda viagem foram 235. O movimento desses sujeitos parecia estar atrelado a dois fatores principais: a) a necessidade do Estado em povoar aquela região; b) as dificuldades encontradas pelos moradores das Ilhas devido as catástrofes naturais, como terremotos e erupções, registradas pouco tempo antes em 1647 e 1672. Antonio Otaviano (2023a), por sua vez, salienta que havia imigrações financiadas pela Coroa acontecendo em diferentes anos no século XVII: 1619, 1621, 1649, 1666, 1672, 1675 e 1677, sendo que as levas destinadas ao Estado do Maranhão eram anteriores aos recebimentos do sul do Estado do Brasil, que iniciaram somente no século XVIII. Logo, segundo esse autor “não podemos desconsiderar o quadro de longa experiência de emigração açoriana para a América, em especial para o Estado do Maranhão” (Vieira Junior, 2017, p 345).

Essa experiência de longa duração foi caracterizada no século XVII pelo voluntariado, ou seja, frente as graves crises econômicas, sociais e diversos “dramas naturais” enfrentados nas Ilhas, restava aos moradores, principalmente aos que pertenciam as camadas populares, o deslocamento para a região setentrional da América lusa, local indicado pelo Reino como detentor de grandes possibilidades de melhores condições de vida. Contudo, Viera Junior (2017) destaca que na década de 1750, essa emigração articulada pelo Império marítimo português e marcada pela espontaneidade deu espaço para “notícias no sentido contrário”, o que significa dizer que muitos desses deslocamentos não ocorreram sem conflitos, negociações e resistências.

Essa conjuntura se moldou desta forma, pois nesse período o cenário de desastres naturais outrora intenso, estava mais ameno, havendo, inclusive, “abundância de frutos da terra”, ou seja, as safras de plantio e colheita estavam rendendo bons resultados para os nativos, o que consequentemente os oportunizava ter como primeira opção a permanência nos seus locais de origem, ao invés de migrar. Esse argumento é comprovado pelo autor ao evidenciar que três viagens ocorridas entre 1751 e 1754 não foram suficientes para cumprir a demanda da Coroa portuguesa de mil colonos para o

Estado do Grão-Pará e Maranhão. A proposição inicial era de embarcar apenas os “casais” oriundos da Ilha Graciosa, porém as duas primeiras viagens ocorridas em 1751 e 1752 se demonstraram insuficientes, sendo necessário, por isso, ampliar o contingente na terceira viagem (1754). Assim, com o objetivo de reunir novos candidatos para a travessia, foram aceitos moradores de qualquer uma das Ilhas do arquipélago dos Açores (Vieira Junior, 2017).

Embora as condições de vida estivessem melhores nas Ilhas durante este período, não podemos considerar este como o único fator da não adesão de alguns açorianos. Existiam, por exemplo, conflitos ligados a administração local das Ilhas, ou seja, a interferência de juízes ordinários, que se dedicavam a convencer os habitantes a não deixarem suas residências, bem como, atrapalhavam os embarques ao riscarem os nomes dos inscritos para a emigração das listas de agrupamentos e transporte. Isso ocorria em razão da carência de trabalhadores para as elites locais das Ilhas, ocasionando uma intensa disputa entre eles e a metrópole, para assegurar que os habitantes permanecessem nessas terras. Não apenas autoridades do judiciário estavam envolvidas nesse “boicote”, como também os párocos da Ilha Graciosa persuadiam os casais alistados a não embarcarem (Vieira Junior, 2017).

Em resposta, a administração portuguesa, representada pelo corregedor das Ilhas, chegou a usar o aparato estatal para enviar ilhéus através do uso da violência, todavia, não foi o único modo, empregando na maior parte das vezes o convencimento e a negociação com os trabalhadores. Entendemos que as resistências destacadas pelo autor estavam ligadas mais as autoridades locais do que aos “casais” de colonos. Por outra perspectiva, Avelino Meneses (2014) expõe as más experiências vivenciadas pelos açorianos no Novo Mundo. Dentre elas estavam as epidemias, a alta mortalidade gerada pelas longas viagens de travessia do Oceano Atlântico e o não cumprimento de promessas régias, fatores que convergiam para uma existência adversa para os novos povoadores.

Na segunda metade do século XVIII houve a assinatura do Tratado de Madri (1750), no qual as fronteiras luso-espanholas outrora flutuantes passaram a ganhar novos contornos, impactando, assim, em uma alta demanda por novos povoadores para áreas de divisa, como o Cabo do Norte (atual Amapá). Nesse atinente, o então governador do estado, Francisco Pedro de Mendonça, relatou em carta endereçada ao Conselho Ultramarino, a deplorável situação das capitânicas, devido ao elevado número de indígenas mortos por uma epidemia.² Frente a esse cenário o governador solicitou o envio de negros escravizados da Angola, Guiné, Costa da Mina e Ilhas de Cacheu, devido sua suposta robustez física. Em resposta, o Conselho autorizou o transporte de cativos e de cerca de

quatro mil casais das Ilhas dos Açores para a América lusa. Desse número total, mil casais açorianos e da Ilha da Madeira deveriam ser remetidos com a maior brevidade para as capitânicas do Maranhão e Pará, para povoar as terras e garantir a posse dos domínios da Coroa, principalmente aquelas que faziam fronteira com as “terras da Coroa da França” (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 31, doc. 2976).

No que tange ao uso da mão de obra escravizada ou compulsória na Amazônia, precisamos fazer uma pequena digressão para explicar como isso se entrelaçou com a vida dos povoadores açorianos. Em 1755 foi instaurada a Lei de Liberdade dos Índios, que dentre outras medidas impedia a escravização desses sujeitos, contudo não os afastava do trabalho compulsório. Sendo a maior força de mão de obra da região, os nativos eram, sem dúvidas, uma importante peça nesse “jogo de xadrez”. Porém, com a epidemia mencionada acima e o elevado número de perdas autóctones, os colonos demandaram por mais trabalhadores. O contágio, segundo o argumento utilizado por Antonio Otaviano (2023b), seria um dos principais motivos que desencadeou a imigração compulsória dos cativos da África, uma vez que eles seriam empregados para sanar os desdobramentos produtivos do surto. À vista disso, o autor sustenta:

O contágio não criou uma demanda específica, mas acirrou tensões econômicas, sociais e políticas que se arrastavam desde o século XVII e envolviam o uso, a resistência e o monopólio do trabalho escravo dos diversos povos indígenas que habitavam o “sertão” da capitania. Diante da resistência dos colonos em aceitar o fim da escravidão indígena, a Coroa lusitana, a partir da criação da Companhia de Comércio, resolveu incrementar a inserção de escravizados africanos. Tal esforço corria no sentido de ampliar o número de moradores a se utilizar dessa força de trabalho e, com isso, favorecer a diminuição da resistência ao fim da escravidão dos indígenas (Vieira Junior, 2023b, p. 17).

Observamos, então, que a circulação no espaço Atlântico (Cabo Verde, Bissau, Cacheu, Benguela e Luanda) se deu de diferentes formas, que poderiam estar atreladas ou não ao povoamento de uma determinada área estratégica, relacionadas ou não a demanda por trabalhadores, ou ainda a necessidade individual de melhores condições, dentre outros fatores que podem ser considerados. De todo modo, o que nos parece claro nessa conjuntura é que a Amazônia se tornou uma importante área de circulação dessas rotas.

Sobre o termo “casais” e povoamento frisamos que há uma relação intrínseca, pois havia, segundo Viera Junior (2023a) uma preocupação das autoridades de Lisboa e dos Açores em embarcar “casais” e não indivíduos isolados, dado que a família funcionava como um atenuante para a fixação dessas pessoas ao novo território. Em outras palavras, o deslocamento de famílias inteiras facilitava o fomento ao povoamento da região, porém,

o autor destaca que na prática houve um grande fluxo de indivíduos sem laços de parentesco direto, classificados como fâmulos ou “companhias”. Em virtude disso, Viera Junior entende que o termo “casais” deve ser grafado entre aspas, uma vez que nem todos ali poderiam ser maridos, esposas e filhos.

Além disso, as autoridades incentivavam, igualmente, o alistamento de mulheres, especialmente as que estivessem numa faixa etária fértil (havia, inclusive, uma ajuda de custo para as mulheres com mais de 12 anos e menos de 25 anos de idade, fossem elas casadas ou solteiras). Entretanto, Vieira Junior menciona que na listagem da viagem de 1752 não havia nenhum “casal” encabeçado por uma mulher, sendo uma das possíveis explicações a tentativa de afastamento dessas figuras do comando dos seus domicílios. Todavia, isso não quer dizer que tais medidas foram acatadas passivamente por elas, pelo contrário, uma das hipóteses levantadas pelo autor é que “embora não aparecesse formalmente a chefia feminina, por ocasião do alistamento algumas famílias comandadas por mulheres acabavam se agregando provisoriamente aos grupos sob chefia masculina e com isso imigravam para o Grão-Pará” (Viera Junior, 2023a, p. 113-114).

Em diálogo com o autor, tomamos a liberdade de acrescentar a sua hipótese argumentando que os “casais” eram compostos por vários tipos de arranjos familiares, que iam para além da estrutura de “família tradicional nuclear” ou “família patriarcal”. Essas famílias poderiam sofrer novas mudanças ao aportar nas terras amazônicas, isto é, algumas eram formadas, outras eram desfeitas e outras ainda poderiam ser refeitas, em um movimento de rearranjo característico das relações movediças moldadas pelos constantes deslocamentos do mundo colonial. É evidente, porém, que não quer dizer que essa realidade pulverizada impediu outras famílias de serem mantidas ao longo do tempo. No que toca aos açorianos, Vieira Junior (2023a, p. 118-119) assevera que: “a fragmentação das famílias dos imigrantes durante o processo de fixação na região poderia ser explicada por um eventual falecimento de alguns membros, retorno aos Açores e/ou pela composição de outro domicílio”.

Lembremos que as composições de novos arranjos familiares foram possibilitadas oficialmente durante o período aqui estudado, dado que vigorava o conjunto legislativo conhecido como Diretório dos Índios (1757-1798), no qual houve um forte incentivo dos governantes da Amazônia aos casamentos interétnicos, entre indígenas e colonos. Segundo Hugo Aguiar (2023, p. 95), essas uniões foram encorajadas “por meio da concessão de honrarias e mercês, vistas como a principal maneira de garantir uma efetiva colonização e povoação da região amazônica de forma ‘pacífica’”. Isso gerou o que podemos chamar de “atmosfera facilitadora”, principalmente aos povoadores açorianos

que se deslocavam isoladamente em busca de ascensão social, que poderia ocorrer através desses casamentos.

Ao nos voltarmos sobre as maneiras como eram feitas as travessias intercontinentais, destacamos que em 7 de abril de 1751, José Alves Torres já com um contrato arrematado solicitou ao rei D. José I as ordens necessárias para que ele pudesse partir para os Açores com seu navio (Nossa Senhora da Piedade e São Francisco de Paula), em busca dos “casais” e transportá-los a capitania do Pará. Sua embarcação possuía a capacidade máxima de 450 pessoas, porém o construtor da Ribeira das Naus, responsável pelas vistorias das embarcações, autorizou o transporte de apenas 150 pessoas, visando a comodidade e segurança dos passageiros. Este caso em particular nos chamou atenção, pois revela a rota atlântica entre o Grão-Pará, Açores e Argel, onde era responsável pelo transporte de pessoas e mercadorias (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 32, doc. 3030).

O contrato de José Alves, com validade de aproximadamente dez anos, afirmava que o assentista deveria fazer o transporte de mil pessoas das Ilhas dos Açores para o Pará.³ Dentre as 23 condições ou cláusulas que esse extenso documento possuía, fazemos destaque a alguns. A primeira era relacionada especificamente ao que se transportaria, neste caso deveriam ser apenas as pessoas, proibindo-se o embarque de produtos para o comércio (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 33, doc. 3128). Essa foi uma das tentativas de monopólio da administração portuguesa, que quase sempre não era obedecido por esses trabalhadores. Entretanto, essa situação específica, na qual os navios eram fiscalizados no embarque e no desembarque, fez com que os assentistas requeressem em vários momentos a autorização para comercializar produtos, como o sal, juntamente com o transporte dos “casais”.

As boas condições estruturais da embarcação estavam inseridas nas cláusulas contratuais, chamando nossa atenção para a exigência de pelo menos um cômodo exclusivo para as mulheres, que fosse fechado e separado das outras pessoas. Condição essa que deveria ser vistoriada pelo Construtor de Naus, demonstrando preocupação com essas figuras, que normalmente eram a maioria nestes transportes.⁴ Além disso, as crianças faziam parte do grupo que recebia maiores cuidados e as que possuísem até 3 anos de idade não precisavam arcar com os custos da passagem e da alimentação.

Também estavam inseridos nestes termos o curso da navegação, devendo sair de Lisboa em direção a Ilha da Madeira e posteriormente aos portos dos Açores. Após o embarque dos “casais” navegaria diretamente ao Pará. A passagem pelas ilhas atlânticas suscitava da coroa uma maior atenção e controle sobre esses navios, por esses locais

serem de grande movimentação e fluxo de pessoas vindas de todo o Império marítimo português, sejam elas livres, funcionários da administração portuguesa, militares, donos de embarcações, trabalhadores livres e escravizados, agricultores, colonos, indígenas e negros, além de todo tipo de mercadorias, exemplificando a característica multifacetada desse Reino e seus domínios no Atlântico.⁵

A fiscalização deveria ser exercida pelos próprios assentistas, para que não entrassem outras pessoas, inclusive, pelo alto valor das passagens, que eram de 19.350 réis por cada pessoa com idade acima de três anos completos. Interessante destacar que a Coroa só se responsabilizava em pagar esse valor aos “casais” que chegassem em vida aos portos do Pará. Sendo, por isso, necessário que o assentista não apenas se responsabilizasse pelo transporte, mas também pela segurança de seus passageiros, uma vez que isso refletiria diretamente na quantia total do seu pagamento.

Como podemos observar, a travessia realizada por um assentista era repleta de cláusulas de controle e a participação de outros agentes da Coroa, como capelões, que se faziam presentes na nau rezando missas e cuidando dos enfermos, e cosmógrafos que deveriam garantir a segurança e a agilidade da viagem. Por meio destes destaques sobre algumas alíneas do contrato, compreendemos que houve uma flexibilidade da administração portuguesa colonial, ao estipular condições contratuais que poderiam atrair os “casais” açorianos para realizarem a travessia para o Pará, em um momento de disputa com as elites das Ilhas pela mão de obra desses trabalhadores, ao mesmo tempo em que mantinham o comércio e o tráfico dos indivíduos sobre os atentos olhares da metrópole.

Contudo, as condições contratuais, aliadas a fiscalização da administração não foram suficientes para evitar o desastre ocasionado pelo naufrágio do navio “Nossa Senhora da Piedade e São Francisco de Paula”, do capitão Agostinho dos Santos, ocorrido no dia 19 de setembro de 1754, no baixio da Tijioca (trecho perigoso para a navegação), próximo um dia de viagem da cidade de Belém do Pará, após se chocar em um banco de areia. Nesta ocasião, 42 pessoas tiveram suas vidas ceifadas vítimas de afogamento, sendo 40 moradores da Ilha Terceira dos Açores, incluindo crianças, e 2 pretos escravizados (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3449).⁶

Esta ocorrência tomou grande vulto, envolvendo inclusive o governador do Estado, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que remeteu um ofício ao secretário, ordenando que algumas canoas fossem enviadas para acudir os sobreviventes, resgatando 36 ilhéus e toda a equipagem do navio. No entanto, não foi possível salvar o carregamento que estava na embarcação, incluindo o sal, que posteriormente se tornou um problema alimentar para os moradores do Pará, tendo que temperar a comida, em alguns momentos,

com açúcar. A importância da carga do navio foi tanta, que Mendonça Furtado deslocou uma escolta militar com experiência no local, chefiada pelo capitão-mor João de Almeida da Mata, para buscar e recolher os possíveis produtos que estariam nas praias da Ilha de Joanes (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3450).

Em seu relato a respeito desse desastre o bispo do Pará, Miguel de Bulhões, destacou as infelizes perdas humanas e comerciais, principalmente, a posterior carência de sal naquela região. Entretanto, o que nos chamou a atenção foi a grande preocupação do sacerdote com os prejuízos financeiros dos sujeitos que aguardavam não apenas colonos dos Açores, mas também produtos para usufruir e comercializar, incluindo diretamente o governador do Estado e ele próprio, lamentando, assim, o grave dispêndio econômico que ambos tiveram (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3453).

A situação dos casais povoadores açorianos sobreviventes que chegaram em terra firme era precária. Segundo as descrições deixadas por Mendonça Furtado, eles não possuíam calçados, nem roupas para vestir. Nesse sentido, o governador e o bispo apresentaram ao secretário Diogo de Mendonça Corte Real uma relação da ajuda de custo no valor de 4 mil réis para cada homem e mulher. Já para as crianças entre 3 e 10 anos de idade, o valor foi de dois mil réis. O documento possui um anexo onde é apresentada a relação do pagamento feito para os sobreviventes do navio capitaneado por Agostinho. De acordo com esse anexo, foram sete famílias, compostas por 15 adultos e 3 crianças. Além disso, havia uma relação de 18 indivíduos adultos que parecem não ter nenhuma ligação com as outras famílias, porém devido a alguns sobrenomes em comum, podem ter algum nível de parentesco entre si, totalizando assim, 36 pessoas entre adultos e crianças (22 homens e 14 mulheres), segundo a informação dada no ofício de Mendonça Furtado. O valor total da ajuda de custo dos sobreviventes desse naufrágio foi de 138 mil réis (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3458).

Esse montante estipulado por Mendonça Furtado, para socorrer os adultos, não parece ser algo novo, pois foi o mesmo pago para os trabalhadores vindos das ilhas atlânticas para o Pará, como uma forma de incentivo as suas novas vidas nestas terras, antes da estipulação do contrato com os assentistas. Em 29 de maio de 1751, Diogo de Mendonça Corte Real, já na função de Secretário da Marinha e Ultramar, enviou para o presidente do Conselho Ultramarino, D. Estevão de Meneses, o Marquês de Penalva, um aviso sobre o pagamento da ajuda de custo para os ilhéus. Neste documento foi ressaltado que o valor de 4 mil réis deveria ser pago somente para as mulheres que fossem casadas e estivessem acompanhadas de seus respectivos maridos, reforçando o propósito da colonização e povoamento através das famílias. Este mesmo documento evidencia que

não apenas “casais” e trabalhadores eram transportados, mas presos que cumpririam seus degredos, recebendo assistência na travessia de um fundo utilizado para a subsistência dos encarcerados autorizado pelo Provedor (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 32, doc. 3049).⁷

A partir dos dados analisados, compreendemos que os contratadores e os assentistas foram indivíduos que possuíram valorosas e poderosas redes de negócios privados, que em muitos sentidos auxiliavam o Império lusitano, como no caso do serviço de transporte dos açorianos, chegando, por isso, a conquistar várias benesses e incentivos do Estado para os seus negócios, em detrimento até mesmo de negociantes reinóis. Portanto, esses agentes foram fundamentais para a circulação de pessoas e mercadorias, mas também de ideias, símbolos e culturas nas rotas do Atlântico equatorial.

A vila de São José de Macapá e o povoamento das famílias açorianas

Após enfrentar um tortuoso caminho de travessia até a chegada nas terras amazônicas, as famílias açorianas remanescentes ainda estavam longe de alcançar as promessas propaladas pela Coroa lisboeta. Alguns desses ilhéus foram direcionados a recém fundada vila de São José de Macapá (1758), onde encontrariam, em tese, os subsídios do Estado para a sua sobrevivência. Antes de sua elevação a condição de vila, Macapá era um povoado habitado, segundo Paulo Cambraia da Costa (2022, p. 281-282), por “famílias oriundas das Ilhas dos Açores e das Canárias, trazidas pelo rei D. João V, desde a década de 1740”. O que denota, como analisamos anteriormente, que os deslocamentos visando o povoamento dessa área não eram algo novo em meados do setecentos, bem como demonstra a inserção desse lugar na circulação das rotas atlânticas.

Entretanto, a reboque do número crescente de moradores vieram os problemas relacionados a manutenção da vila, que padecia, assim como grande parte das vilas do Grão-Pará nesse período, da escassez de produtos alimentícios, em particular do sal. Além disso, possuía condições infraestruturais precárias, faltando aos novos habitantes elementos fundamentais, como: terras, gados, ferramentas para lavrar o solo e trabalhadores escravizados, principalmente os de origem africana. A falta de escravizados era tamanha, na recém-criada vila de Macapá, que não havia nem “quem lhe faça um recado, e nem com o dinheiro na mão podem conseguir um escravo, porque o número é tão pouco, e a natureza de tal qualidade, que morrem muito, razão porque cresce a precisão diminuindo-se o número dos poucos com que se fornece este Estado” (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4435).

No ano de 1761, o governador Manuel Bernardo Melo e Castro enviou um ofício relatando sobre a sua viagem para a vila de Macapá, onde inspecionou a construção da fortaleza e as dificuldades enfrentadas pelos moradores. Dentre as suas observações, o governante expôs o péssimo estado em que muitos “casais” se encontravam, pois nem se quer poderiam se proteger das chuvas devido à falta de telhas em suas residências. Aliado a essa problemática, a arquitetura das habitações era simples, isto é, de pequenas dimensões e despadronizadas. Para remediar essa realidade Melo e Castro ordenou a entrega de telhas e madeiras para os reparos necessários nas casas (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4436).

A alimentação na vila também se tornou transtorno em razão da falta de farinha de mandioca (produto basilar para a subsistência de grande parte da sociedade amazônica). Essa séria carência era derivada diretamente da falta de estrutura desse lugar, que além de produzir esse tipo de alimento em quantidades insuficientes, não possuía moinhos para moer o milho produzido em escalas maiores na colônia, fazendo necessário o deslocamento dos povoadores de Macapá para as vilas vizinhas, como Melgaço e Portel, à procura desse alimento (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4436). É possível notar que o cotidiano vivenciado pelos novos povoadores nesse lugar estava longe de ser aquele proposto inicialmente pela Coroa portuguesa, quando tentavam os convencer a se deslocar das Ilhas.

Ao aportar em Macapá, junto de sua comitiva, na manhã de 3 de fevereiro de 1761, Manuel Melo e Castro decretou a reabertura de duas escolas, “tomando rol” de todos os meninos “capazes de aprender” e ordenando aos mestres que retornassem o ensino “com grande zelo”. Logo após visitou pessoalmente as terras, campinas e roçados de plantação de algodão, arroz, frutas e mandioca, assim como foi ao curral onde criavam-se os animais para consumo. Nesta inspeção, o que lhe chamou a atenção foram as condições da olaria da vila, que se encontrava “na última decadência”, o que também refletia na falta de coberturas das residências dos moradores e outros edifícios, como a igreja. Neste atinente, Melo e Castro solicitou “toda a ajuda e favor indo pessoalmente assistir muitas experiências que mandou fazer sobre a diversidade de barros e várias misturas”. Outra medida tomada por ele, no que tange organização paisagística e arquitetônica das habitações, foi a padronização das dimensões dos terrenos para as construções das casas dos povoadores em 30 braças de fundo (aproximadamente 55 metros), intervindo diretamente na distribuição dos ditos lotes e na construção das habitações, nesse caso, de 114 moradores, incluindo aqueles que já possuíam construções na vila, algumas irregulares. Assim, segundo Feliciano Ramos, o governador teria “amigavelmente

distribuído mais braças a cada um conforme a possibilidade do terreno e menos deformidade” tentando a “perfeita regularidade da edificação de toda vila” (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4436).

Feliciano Ramos também assevera que, o governador “a sua custa” se utilizou de indígenas para os trabalhos na vila, em prol dos povoadores “mais pobres”, mandando “fazer as suas moradas de casas fazendo-lhe entaipar paredes e cobrir as casas”, além de ter ordenado “buscar muita madeira e palha” e distribuiu “por muitos moradores para poderem fazer as suas casas”. Utilizou-se ainda, “por quase uma semana” de 117 indígenas “das povoações” para roçarem “uma larga e grande parte do mato em que se situaram as duas belas ruas das flores e nova da campina ficando ainda muito espaço descoberto”, reedificou os quartéis antigos, construiu um quartel que “bem acomoda um grande destacamento” e deixou ordens para a construção de outro para os oficiais.

Outra medida tomada por Melo e Castro em 1761 foi a criação de uma série de 33 posturas obrigatórias, que deveriam ser seguidas pela população da vila de São José de Macapá, a fim de “continuar o perfeito estabelecimento desta vila em benefício comum dos moradores dela” (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 50, doc. 4551).⁸ Este regulamento abordava, dentre outros, questões sanitárias, como a preservação de fontes de água limpa (com multa para quem lavasse suas roupas nesses lugares), ordens para que a construção de poços e cisternas só ocorresse mediante licença da câmara, que indicaria o local propício, sendo encargo dos colonos construir proteções ao redor para evitar quedas e acidentes com crianças, sob multa de mil réis para os que descumprissem. Era, de igual modo, responsabilidade dos povoadores, a limpeza das ruas e praças, bem como a dispersão de animais mortos fora da área da vila, com o intuito de evitar que doenças se proliferassem.

Todavia, após a conclusão dessa série de supostas benfeitorias, a situação parece ter piorado, visto que “apesar de toda expectativa depositada pelos governantes na principal vila situada na foz do rio Amazonas, trinta anos após a fundação de Macapá [...] a situação daquela povoação era desesperadora” (Costa, 2022, p. 292). Com isso, os “casais” açorianos que chegavam à vila de Macapá, em seus anos iniciais, e encontravam sim largos campos com muitas “drogas”, no entanto se deparavam também com um lugar que guardava uma infraestrutura precária, longe do que lhes foi prometido pelo Reino quando ali aportassem.

Fazemos destaque neste artigo a seis dessas famílias açorianas, que foram encontradas no mesmo ofício referente ao código de posturas, por meio principalmente de diversas listas, denominadas de relações, alusivas aos moradores da vila. A primeira

lista referia-se ao número de “cabeças” das famílias, constituídas pelo nome do casal, juntamente com o quantitativo de filhos (sem identificação). Do total das 151 famílias existentes na vila, os Espinola formavam 18 delas (maior expressão numérica), seguidos pelos Rosa com 17 famílias, sendo a maioria de seus membros mulheres (esposas ou viúvas). Em terceiro estava os Silva, que aparecem em 13 famílias, depois os Rosário, os Bitencourt e os Conceição, com 10, 9 e 9 aparições respectivamente. Esse levantamento numérico evidencia que apenas essas seis famílias somavam pouco mais da metade do total de clãs que residiam na vila, dando-lhes uma alta representatividade (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 50, doc. 4551).

Os elos de parentesco entre essas famílias foram estreitados em vários momentos, por meio de casamentos entre os seus membros. Vemos isso na união entre Manuel Espinola Bitencourt e Maria da Conceição, que juntos geraram um casal de filhos. Perante esse contexto, a nossa hipótese é que essas uniões, em sua maioria, não ocorriam arbitrariamente, pois estavam associadas a formação e ao fortalecimentos de alianças político-estratégicas entre as famílias. Possivelmente essas ligações ocorriam há um certo tempo, dado que neste exemplo Manuel possuía o sobrenome de duas famílias (Espinola e Bitencourt), subentendendo que seus pais, outrora, também fizeram parte de acordos matrimoniais como esse. As vantagens desses casamentos poderiam ser várias, dentre as quais destacamos o aumento numérico dos integrantes das famílias. Essa conjectura se torna patente quando analisamos a relação do número de moradores registrados em Macapá no ano de 1761. O total era de 525 pessoas, sendo que 161 pertenciam a algumas das seis famílias de açorianos que mencionamos, o que representa aproximadamente 30% do total de habitantes da vila. Esse percentual aumenta quando analisamos os 100 povoadores desta região, pois 52 sujeitos pertenciam a pelo menos uma das famílias abordadas, ou seja, mais da metade da relação apresentada até então.

Outro benefício gerado por esses vínculos conjugais estava relacionado ao poder econômico das famílias. Observamos nestas listas que dentre a composição dos que “podem comprar pretos”, os sobrenomes de três das seis famílias açorianas foram mencionados, são eles: o capitão Francisco Espinola, casado com Maria Bitencourt, com quem teve 6 filhos; Thomé Francisco Bitencourt, cônjuge de Maria do Rosário, sem descendentes; Antônio José da Silva, casado com Tereza, também sem filhos. Aparecem ainda duas viúvas na lista: Clara Maria, mãe de um filho e Francisca Espinola, que era progenitora de um casal.

Para além do poder aquisitivo, havia também as relações de poder local, como foi o caso das Ordenanças (importante distinção militar) criadas pelo governador da vila de

Macapá. Os integrantes eram: o capitão Pedro Furtado de Mendonça, 1 alferes, 2 sargentos, 4 cabos e 49 soldados. Dessa soma, 11 eram das famílias Silva, Espinola e Bitencourt, sendo, com exceção de dois que eram Cabos, todos soldados. A documentação também expõe que as famílias Espinola e Silva tinham pretos escravizados, assim como éguas, touros e vacas. Já os Bitencourt gozavam das mesmas condições, porém não possuíam pretos e touros.⁹ É válido ressaltar que, os Silva possuíam ainda mais relevância no que tange a cargos políticos, em virtude de alguns de seus membros comporem o quadro da câmara da vila.

Ao analisarmos essas listas, parece-nos claro que não havia uma relação diretamente proporcional entre número de membros em uma determinada família e a sua fortuna. Os Rosário e os Conceição, por exemplo, não aparecem em mais nenhuma listagem referente a condições de adquirir escravizados, animais e terras, apresentando, aparentemente, somente relevância numérica. Diferentemente dos Espinola e os Silva, que se faziam presentes em todas as listas, seguidos dos Bitencourt e dos Rosa, que apareciam parcialmente em algumas listas, com menos membros que possuíam bens ou os poderiam adquirir. Entendemos, por essa razão, que a formação de alianças matrimoniais era estrategicamente planejada para permitir que famílias com poucos herdeiros expandissem sua influência ao aliarem-se a famílias mais numerosas, em contrapartida, os clãs extensos, mas sem grandes fortunas ou poder político, poderiam buscar isso em seus acordos com as demais famílias. Em outras palavras, os pactos selados com casamentos deveriam trazer vantagens a ambos os lados do tratado, seja através da expansão de seus recursos, da consolidação de suas posições sociais ou da obtenção de poder político.

Constata-se ainda na lista que dentre as 151 famílias que residiam em Macapá durante esse período, 16 delas se desviavam do “modelo nuclear”, arraigado ao padrão patriarcal português imposto tanto pelo Estado quanto pela Igreja. Nesse atinente, identificamos um total de 10 famílias lideradas por viúvas, sendo que 8 destas mulheres tinham um ou mais filhos a seu cargo, enquanto 3 viúvos não tinham prole alguma. Isso denota que alguns arranjos familiares eram constituídos por apenas um indivíduo remanescente, que eram os próprios viúvos. Além disso, houve situações de famílias formadas sem a presença dos progenitores, ou seja, sem os pais biológicos. Encontramos três ocorrências que se encaixam nesse perfil: duas delas eram lideradas por homens que cuidavam de crianças (que poderiam ser parentes próximos, como um tio, ou mesmo pessoas sem laços consanguíneos), e uma por um homem sem qualquer tipo de

descendente. Quanto as mulheres, não nos deparamos com nenhum caso em que elas se encontrassem nessas condições.

Pouco mais de dez anos depois, a política voltada ao aumento populacional da vila de Macapá se mantinha inalterada por parte da Coroa lisboeta, apesar da contagem reduzida de indivíduos, se comparados ao contrato de mil pessoas de Bento José Alves em meados do século XVIII. Assim sendo, no começo do ano de 1764, Mendonça Furtado remeteu uma minuta para o então governador do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro Fernando da Costa de Ataíde e Teive de Sousa Coutinho, contendo a relação dos povoadores que deveriam ser enviados para a vila de São José de Macapá, transportados em dois navios, um galeão denominado de “Nossa Senhora da Glória e Santa Ana” e uma charrua chamada de “Nossa Senhora das Mercês”, para os quais deveriam ser entregues gado, ferramentas e as terras para estabelecerem seus currais. O número total de pessoas que se deslocaram foi de 77, sendo seis famílias voluntárias, somados aos soldados que tinham como destino Cabo Verde, que totalizavam 38 pessoas e 39 indivíduos dos Açores, sendo a maioria solteiros (24 sujeitos). Isso demonstra que a maioria dos “casais” ilhéus veio formar suas famílias na vila, dado que só seria possível adquirir os incentivos doados pelo Reino se estivessem em união matrimonial (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 55, doc. 5026).

No que diz respeito ao transporte em questão, é notável que a concessão de benefícios não foi uniforme entre todas as famílias voluntárias envolvidas. A primeira família, composta pelo casal José de Lima Henriques e Victória Maria Teresa, quatro filhos (dois casais), a cunhada Maria da Graça, três homens não identificados (que poderiam ser parentes próximos ou indivíduos isolados, sem laços de sangue claros), um sobrinho e uma pessoa escravizada, recebeu o donativo de 20 vacas, 4 touros, 2 éguas e algumas ferramentas. Em contraste, a segunda família não recebeu doação alguma, sendo composta por um arranjo diferente, formado pela avó (Francisca da Conceição) e seus dois netos (Joanna Maurícia Leocadia e João Pacanha), filhos de José Bento que já era morador do Pará – provavelmente se deslocou em uma viagem anterior e só após ver as condições daquele lugar, trouxe o restante dos membros da família.

A terceira família, formada por Manoel de Jesus (espadeiro), sua esposa Joaquina Jacinta Roza e o irmão de Manoel, Antonio de Jesus, recebeu 4 vacas, 1 touro e 2 éguas. Já a quarta família recebeu 6 vacas, 1 touro e 2 éguas, sendo encabeçada por Antonio de Souza Maia, sua esposa Eufrasia de Mendonça, uma filha (Anna Rita de Mendonça) e a cunhada Cláudia Joaquina de Mendonça. A quinta família, composta por Francisco José, vindo da cadeia do Porto, sua esposa Joanna Maria e mais três filhos, deveria receber 3

vacas, 1 touro e 1 égua. A sexta e última família, liderada por Teotonio José de Carvalho, também vindo da cadeia, sua esposa Margarida Ignacia, a filha do casal Maria Salomé e o irmão Clemente José de Carvalho, que aparece com o nome riscado na lista (levantamos três hipóteses plausíveis para isso: desistiu de embarcar; faleceu durante a travessia; ou teve seu nome riscado por algum administrador das Ilhas ou do Pará), também deveria receber 3 vacas, 1 touro e 1 égua. Havia ainda três famílias de soldados que se achavam presos e tinham como destino final Cabo Verde. Elas deveriam receber 3 vacas, 1 touro e 1 égua, igual padrão se aplicava aos casados e solteiros vindos das Ilhas.

Ao que tudo indica, o tamanho das famílias desempenhou um papel relevante na distribuição dos bens concedidos pelo Reino. Nessa perspectiva, várias possibilidades emergem, destacando-se a formação de alianças entre as famílias e outros indivíduos não relacionados por laços de parentesco, conforme discutimos anteriormente, visando o aumento do seu contingente e, por conseguinte, obter mais incentivos da Coroa. Dado que o não pagamento desses recursos ocorreu com certa frequência, acreditamos que os povoadores buscaram ampliar suas chances de recebimento por meio dessas alianças estratégicas. Essa hipótese se solidifica com base em dois fatores: a) a facilidade do transporte de famílias: ao formar alianças, sujeitos que poderiam enfrentar dificuldades para viajar sozinhos tinham uma maior probabilidade de assegurar o seu transporte. Essa cooperação mútua garantiria maiores chances de chegada ao Novo Mundo com sucesso; b) benefícios adicionais para famílias colaboradoras: aquelas que celebrassem esses acordos também receberiam mais recursos e produtos, fortalecendo, assim, suas perspectivas de sobrevivência na Amazônia.

No ano de 1773, o governador do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, enviou um ofício para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, relatando sua viagem a vila de Macapá. Em seus escritos ele enfatizou, dentre outros aspectos, que os “moradores vivem sofrivelmente com os proventos da agricultura, e das suas lavouras, em que na verdade se tem empregado e empregam com trabalho superior às suas possibilidades” (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 71, doc. 6065). Junto dessas problemáticas, podemos observar que apesar do empenho da administração portuguesa frente a esta vila, após mais de duas décadas, desde que era um povoado, ainda se encontravam casas inacabadas, sem telhas ou de má qualidade, e apesar de não ser citada diretamente, supõe-se com base nos relatos que a olaria permanecia pequena ou talvez arruinada devido a persistente situação das casas desse local.

Ainda nesse ano, o mapa populacional (ou mapa dos habitantes e fogos) da freguesia de São José de Macapá nos revela que havia 1307 pessoas entre livres e cativos.

Desse total, 986 eram livres, sendo 127 crianças do sexo masculino de até sete anos de idade, 98 rapazes entre sete e quinze anos, 259 homens entre quinze e sessenta anos, 18 de sessenta a noventa anos e apenas 2 com mais de noventa anos. Em relação as mulheres livres, havia 106 crianças de até seis anos de idade, 89 raparigas de sete a quatorze anos, 254 mulheres entre quatorze e cinquenta, 33 com cinquenta até noventa e somente 1 com mais de noventa. Já entre os cativos, o número total era de 321, sendo 18 crianças do sexo masculino e 21 do sexo feminino até sete anos de idade, 10 rapazes de sete até quinze e 8 raparigas de sete até quatorze, 204 escravizados entre quinze e sessenta anos e 60 mulheres cativas de quatorze a cinquenta anos, não havendo nenhum escravizado com faixa etária superior aos sessenta anos. Em comparação com o levantamento feito em 1761, em mais de uma década o número de povoadores livres quase dobrou, ocorrendo um aumento de 461 pessoas livres, em outros termos, chegavam a Macapá, numa média aproximada, 40 pessoas por ano.

Em fevereiro de 1779, o escrivão da câmara da vila de Macapá, Estevão Luís da Rocha, escreveu uma missiva para a rainha Maria I, na qual relatava as queixas dos oficiais da câmara sobre a administração liderada por Lobo de Almada e as condições em que se encontrava aquele lugar. No mesmo documento, ele retrata também algumas reclamações dos povoadores açorianos que se achavam na Macapá desse mesmo período:

Fomos convidados por um decreto real para virmos das ilhas, povoar esta nova colônia e animados de socorro, que se nos pertencia pela Real Fazenda, desamparamos as nossas pátrias e nos deixamos conduzir, mas não apenas nos deixaram nessa situação, nos desampararam de todo o humano socorro, e nos obrigaram violentamente a um serviço excessivo, de limpar os matos deste terreno dentro de lagos e sem o limitado sustento de farinha, cuja necessidade nos obrigou a comer várias frutas agrestes de que pegaram famílias inteiras e morreram a maior parte dos homens e depois nos mandaram para o mato cortar madeiras e conduzi-las para a feitura das casas, que só por conta da Real Fazenda se mandaram levantar dezoito paus para cada uma e cobertas de palha como ainda hoje se costuma e tudo o mais a nossa custa (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 82, doc. 6721).

Contrastando com as supostas obras realizadas pelo ex-governador Melo e Castro na década de 1760, afirmadas por ele e seu staff governativo, o embate entre Lobo de Almada e os povoadores da freguesia, descortinou a dura realidade dos sujeitos que buscavam melhores condições de vida na vila de Macapá. Segundo a perspectiva dos ilhéus, a Macapá do final da década de 1770 permanecia num estado similar ao momento em que aportaram nessas terras, mais de vinte anos antes, dado que apesar da reabertura das escolas feita por Melo e Castro em 1761, poucos anos depois foram fechadas. Além do mais, esses moradores pagavam por cada cabeça de gado da vila e tinham de custear

aos indígenas pela carne que compravam em outras vilas. O cenário se torna mais caótico quando esses sujeitos declaram que além de promessas não cumpridas por parte do governo português, no que toca a estruturação de suas vidas na Amazônia e o suporte para a sua sobrevivência e desenvolvimento, havia altos impostos e serviços cobrados, sem a garantia de pagamento.

Contudo, os açorianos se utilizaram de certos mecanismos de ascensão na sociedade colonial. Dentre os já mencionados nesse texto salientamos a participação desses sujeitos na câmara da vila, que lhes permitia ter mais representatividade política nos vários embates cotidianos travados entre autoridades locais e representantes governamentais, podendo variar em esferas locais ou mesmo entre a colônia e a metrópole. Destacamos o emblemático caso da visita do Intendente Geral a Macapá, que devido ao seu conflito com o ex-governador Melo e Castro, somado ao momento histórico vivido na Amazônia, fez com que ocorressem importantes mudanças favoráveis aos participantes da câmara desta vila.

Entendemos, portanto, que esse conflito, em particular, entre o governador Lobo de Almada e os membros da câmara de Macapá, evidenciou redes de comércio, governativas e sociais que resultaram em subornos, reuniões secretas para conspiração e imposição de vontades, culminando em um processo jurídico com a participação direta da Coroa portuguesa. Apesar de perderem a batalha contra o administrador local mais poderoso, as redes dos povoadores na vila de Macapá permitiram que alguns deles ainda estivessem residindo e resistindo na vila que, mesmo sendo de grande importância para a administração portuguesa da época, na realidade impunha uma condição totalmente desafiadora para a grande maioria dos povoadores que em Macapá chegavam nos seus primeiros trinta anos de existência oficial.

Em 28 de outubro de 1789, o governador da praça de Macapá, João Vasco Manuel de Braun destinou um ofício ao secretário Martinho de Melo e Castro contendo um mapa de todas as famílias existentes na freguesia, juntamente com os trabalhos e as lavouras que eles produziram durante todo o ano de 1788. As famílias foram divididas entre os “cabeças”, “mulheres, filhos, parentes e agregados”, “pessoas efetivas de soldado” e os “escravos”, todos subdivididos por gênero e idade (classificados em “menores” e “adultos”). Com isso, os cabeça de família homens eram 203, já as mulheres eram 54, totalizando 257. Do total de famílias, frisamos que 45 (com 96 indivíduos no total) eram formadas por membros de alguma das seis famílias de povoadores açorianos. No grupo “mulheres, filhos, parentes e agregados”, somavam-se 713 sujeitos. Enquanto no grupo “pessoas efetivas de soldado” constava apenas 2, um casal de adultos e o grupo dos

escravizados somava 733 ao todo, sendo 417 “machos” e 316 “fêmeas”. Assim, o montante total de pessoas na vila de Macapá em 1788 era de 1705 moradores (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 99, doc. 7852).

Quando comparamos com o levantamento de 1773, podemos notar um aumento de 398 moradores na vila. Entretanto, se somarmos os números das pessoas livres do mapa de 1788, ou seja, os “cabeças”, mais as “mulheres, filhos, parentes e agregados” e mais as “pessoas efetivas de soldados”, temos 972 pessoas, menos que as 986 que residiam em Macapá quase vinte anos antes. Portanto, o número de habitantes em Macapá cresceu nesses dezesseis anos, devido, entre outros fatores, ao aumento significativo de escravizados africanos, passando de 321 em 1773, para 733 em 1788. Acreditamos que esse incremento em mais de 100% ocorreu com o auxílio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que foi fundada em 1755, tendo funcionado até 1778. Essa Companhia tinha como objetivo fomentar o comércio e a agricultura na Amazônia, por meio do tráfico em larga escala de cativos africanos, articulando-se as políticas implementadas por Pombal, mas também seguindo as demandas e necessidades específicas dos colonos desse lugar.¹⁰

Ao analisar os dados obtidos pelos mapas populacionais, ressaltamos uma tendência: embora tenha havido uma redução da quantidade de pessoas livres, houve um aumento notável de 106 novas famílias desde 1761. No entanto, quando nos concentramos nas seis famílias açorianas que destacamos, observamos uma diminuição na quantidade de outras famílias formadas por algum de seus membros, caindo de 69 para 45. A partir de 1761, observamos um crescimento exponencial na população, de 525 para mais de mil em 1788. Porém, de maneira semelhante ao declínio do número de famílias formados por membros dos clãs destacados, a quantidade de indivíduos pertencentes às seis famílias caiu de 161 para 96 ao longo desse período. Nossa hipótese é que dentre outros motivos, essa queda está atrelada as agruras enfrentadas em Macapá, o que pode ter ocasionado deste mortes desses sujeitos a migração para outros lugares da América lusa. É importante relativizar a redução da presença dessas famílias em relação ao número total dos moradores da vila, devido ao grande aumento de indivíduos negros entre esses levantamentos dos anos de 1761 e 1788.

Entendemos que ao longo da segunda metade do setecentos, as seis famílias açorianas por nós analisadas tiveram destinos diferentes. Os Rosário, por exemplo, que representavam 10 famílias em 1761, desaparecem por completo do levantamento de 1788. Algo parecido quase ocorreu com os Conceição, que em 1761 eram 9 famílias, tiveram seus nomes reduzidos a um único membro, a viúva Maria da Conceição, que não tinha

ofício, profissão ou roça alguma, vivendo “pobrememente”. Embora as outras quatro famílias não tenham desaparecido no levantamento de 1788, tiveram seus números reduzidos: os Espinola caíram de 18 para 10, os Bitencourt de 9 para 7, os Silva de 13 para 11 e os Rosa passaram de 17 para 15.

Apesar da redução de seus membros, nem todas as famílias se encontravam na mesma situação econômica que a viúva Maria da Conceição. Os Rosa, por exemplo, se achavam financeiramente estáveis. Esse clã representava a maior parcela das famílias remanescentes, sendo formado em grande parte por viúvas (das 15 famílias, 11 eram encabeçadas por elas), com apenas uma exceção, Margarida Rosa, que era solteira e vivia miseravelmente. O oposto era representado pela dona Clara Rosa, que possuía 8 trabalhadores escravizados de origem africana e roças produtoras de algodão, feijão, milho e farinha. Assim como ela, Maria Rosa também tinha plantações variadas e dois cativos. Quitéria Rosa do Nascimento seguia na mesma vertente de cultivo e era proprietária de três escravizados. Um exemplo adicional é o de Francisca Rosa, que exercia a profissão de tecedeira como sua principal fonte de subsistência, uma vez que não possuía cativos. Os outros quatro indivíduos que completavam o número da família Rosa eram: Cipriano Rosa, Manoel da Rosa Pereira (viúvo), Manoel da Rosa Pereira (casado) e Manoel dos Santos Rosa. Sendo todos roceiros com plantações de algodão, feijão, milho, farinha ou arroz, sem nenhum escravizado, com exceção de Manoel da Rosa (casado), que possuía 1.

Dentre as transformações ocorridas ao longo desses anos, os Bitencourt continuavam a ser os que mais construíram alianças nupciais com as outras famílias açorianas, pois das sete famílias do senso de 1788, três eram constituídas por eles, em laços com os Espinola ou os Silva. A maior parte de seus membros, assim como os Rosa, eram possuidores de plantações diversas (algodão, milho, farinha, feijão e arroz), com exceção de Francisco Espinola de Bitencourt que era casado, não possuía bens (terras e cativos), vivendo pobremente. Dos sete Bitencourt, apenas Francisco e Antônio de Souza não tinham escravizados.

A respeito da família Espinola, dentre os seus 10 membros, a única mulher era Francisca Espinola, que possuía 6 escravos e uma pequena roça produtora de algodão, feijão e farinha. Dessa família, com exceção do já citado Francisco Espinola de Bitencourt, todos possuíam roças com três ou mais produtos, destacando-se Manoel José com 17 escravos, e André, que também tinha suas plantações e possuía 4 escravos. Entre os outros Espinola, três eram soldados: Antônio, João e Manoel. Já entre as onze famílias formadas pelo clã Silva, seis possuíam ofício, Lourenço José era carpinteiro, Raimundo

José era sapateiro, já João, João da Silva D'Ávila e Antônio José eram todos soldados. Porém, mesmo com seus trabalhos, a maioria possuía roças, entretanto, poucos deles tinham escravos (não passando de 3 cativos). Com isso, entende-se que os Espinola e os Silva continuavam a possuir os membros em melhores condições financeiras, com mais indivíduos com empregos na administração pública, no entanto, já não eram os mais numerosos. Os Rosa assumiram essa posição, mas a grande maioria de seus membros estava na pobreza.

Podemos observar que durante o período estudado as condições dessas famílias mudaram radicalmente, tendo como um dos fatores para isso o estabelecimento de um governo local, pois a rede de favorecimento passou a se alargar, ocasionando a perda de privilégios para muitos membros dessas famílias. Nesse sentido, ser membro de um desses seis clãs já não significava se encontrar em grande vantagem em relação aos outros moradores, mesmo possuindo uma grande rede familiar, como foi o caso de Francisco Espinola de Bitencourt, que em 1788 vivia na miséria, apesar de ser integrante de duas das seis famílias açorianas e ter participado da criação das leis municipais, através do código de posturas de 1761.

Considerações finais

Ao longo deste texto, abordamos diversos aspectos da relação entre o processo de povoamento, os deslocamentos populacionais e os desafios enfrentados pelas famílias açorianas que se estabeleceram na vila de São José de Macapá em meados do século XVIII. Demonstramos, assim, a importância da Amazônia como uma área de circulação desde o século XVII, inserida nas rotas do Atlântico equatorial. Isso ocorreu não apenas devido ao povoamento promovido pelos ilhéus açorianos, mas da mesma forma, em decorrência do tráfico de africanos escravizados, que manteve conexões com diversas partes do Reino e de suas possessões. Esses elementos evidenciam que a vila de Macapá e a região amazônica estiveram integradas em um significativo circuito de comunicação política, econômica e socio-estratégica.

Observamos também que a luta pela sobrevivência foi constante desde o início da travessia atlântica em direção ao Grão-Pará. Os trabalhadores enfrentaram inúmeras dificuldades, desde disputas por espaço com as mercadorias negociadas pelos assentistas até o longo tempo de viagem, naufrágios e as frequentes tragédias humanas durante essa jornada naquela época. Tudo isso fazia com que a chegada ao porto de Belém fosse um

momento de grande alívio para esses indivíduos. Todavia, essa primeira impressão logo se transformava em desânimo ao se depararem com a dura realidade cotidiana de Macapá.

Casas inacabadas ou cobertas com palhas improvisadas; olaria em estado de ruínas; carência de mão de obra indígena e africana; dificuldades no cultivo da terra e na criação de animais; escassez de alimentos essenciais, como a farinha; ruas e travessas intrafegáveis devido a obstáculos; pontes pequenas e negligenciadas; acesso problemático a fontes de água potável; comércio desprovido de pesos e medidas padronizados; constantes desafios relacionados a animais selvagens e frutas silvestres; agruras no processo de obtenção de terras, acarretando em conflitos e concentração de propriedades nas mãos de alguns poucos residentes; além da não realização de diversas promessas feitas pelo Estado português. Todos esses fatores, apesar dos relatos otimistas encontrados em alguns documentos oficiais, contribuíram para intensificar o sentimento de desespero desses povoadores.

Por fim, compreendemos que, apesar das várias adversidades enfrentadas, esses sujeitos conseguiram, em certos momentos, reerguer-se e estabelecer alianças familiares e políticas em Macapá. Isso se deu tanto por meio de matrimônios entre as proeminentes famílias açorianas, quanto pela ocupação de cargos políticos, na administração local, nas Ordenanças e na gestão de seus próprios bens, como terras cultivadas. Esses elementos evidenciam a significativa influência dos “casais” açorianos na construção histórica da Macapá deste período.

Referências

ABREU, Eloy; BASÍLIO, Romário. “As gentes no Atlântico”: bibliografias e histórias conectadas (séculos XVII a XIX). *Revista de História UEG*, Morrinhos, v. 7, n. 2, p. 1-4, jul./dez., 2018. Disponível em:

<https://www.revista.ueg.br/index.php/revistahistoria/article/view/8657/6355>

AGUIAR, Hugo Matheus Rocha. *Nos meandros da família: casamentos, transgressões e sobrevivência cotidiana no Grão-Pará (1750-1798)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2023. Disponível em:

<https://www2.unifap.br/ppgh/files/2023/07/Hugo-Aguiar-Nos-meandros-da-familia.pdf>

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AMADO, Janaina. Viajantes involuntários: degredados portugueses para a Amazônia colonial. *História, ciências, saúde*, Manguinhos, v. 6, p. 813-832, setembro, 2000.

Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/hcsm/a/Qnb7RvzYbVhjpgQd9YcM7MD/?format=pdf&lang=pt>

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 31, doc. 2976. 16/05/1750.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 32, doc. 3030. 07/04/1751.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 32, doc. 3049. 29/05/1751.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 33, doc. 3128. 07/04/1751.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 34, doc. 3181. 14/04/1753.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3449. 26/09/1754.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3450. 26/09/1754.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3453. 30/09/1754.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 37, doc. 3458. 01/10/1754.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4435. 28/04/1761.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 48, doc. 4436. 28/04/1761.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 50, doc. 4551. 03/07/1761.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 55, doc. 5026. 26/01/1764.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 71, doc. 6065. 08/11/1773.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 82, doc. 6721. 10/02/1779.

Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 99, doc. 7852. 28/10/1789.

CHAMBOULEYRON, Rafael. A Amazônia colonial e as ilhas atlânticas. *Canoa do Tempo*, Manaus, v. 2, n. 1, p. 187-204, jan./dez., 2008. Disponível em: https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/Canoa_do_Tempo/issue/view/210/54

COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. *Em Verdes Labirintos: a construção social da fronteira Franco-portuguesa (1760-1803)*. Belém: Paka-Tatu, 2022.

FRAGOSO, João e MONTEIRO, Nuno Gonçalo (org.). *Um Reino e suas Repúblicas no Atlântico: Comunicações entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

LUGO, Gibran Bautista y; BICALHO, Maria Fernanda. Êxitos e fracassos: a circulação de pessoas, práticas e conhecimentos nos mundos ibéricos, séculos XVI-XVIII. *Tempo*, Niterói, v. 28, n. 2, p. 132-140, maio/ago., 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tem/a/tF5jwTHjgRS9xGhNrXRbfsN/?format=pdf&lang=pt>

MENESES, Avelino de Freitas de. Os Açorianos na estruturação do Brasil do sul. As levas de meados do século XVIII. In: SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia; MENEZES, Lená Medeiros de; MATOS, Izilda; ARRUDA, Jobson; SARGES, Nazaré;

FERLINI, Vera. *Portugal e as Migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: Cepese, 2014.

MENEZES, Adolfo Ricardo Monteiro de. *Os casais povoadores: açorianos na vila de São José de Macapá (1758-1788)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2023. Disponível em: <https://www2.unifap.br/ppgh/files/2023/10/DISSERTACAO-DE-ADOLFO-RICARDO-MONTEIRO-DE-MENEZES.pdf>

RAJ, Kapil. Conexões, cruzamentos, circulações. A passagem da cartografia britânica pela Índia, séculos XVII-XIX. *Cultura* (Revista de História e Teoria das Ideias), v. 24, p. 155-179, junho, 2007. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cultura/877>

RUSSELL-WOOD, John. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SAMPAIO, Patrícia; COELHO, Mauro. O Atlântico equatorial: sociabilidades e poder nas fronteiras da América portuguesa. *Revista de História*, São Paulo, n. 168, p. 16-23, jan./jun., 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/58843/61827>

SILVA, Matheus D. “Circulação não é fluidez” – entrevista com Kapil Raj. *Boletim Eletrônico da Sociedade Brasileira de História da Ciência*, n. 9, p. 1-13, junho, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/304539397_Circulacao_nao_e_fluidez_-_Entrevista_com_Kapil_Raj

VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. Imigração açoriana para a Amazônia, capitania do Grão-Pará 1751-1754. *Revista del CESLA*, v. 31, p. 109-124, 2023a. Disponível em: <https://www.revistadelcesla.com/index.php/revistadelcesla/article/download/807/618/4004>

VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. Imigração compulsória africana para a capitania do Grão-Pará, 1756-1778. CANCELA, Cristina Donza; CASTRO, Lara de (org.). *Nortes migrantes: deslocamentos, trajetórias e ocupação na Amazônia brasileira*. Brasília: Senado Federal, 2023b.

VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. Migração açoriana na Amazônia: conexões entre Ilha Graciosa, Lisboa e Grão-Pará (1751-1754). *Revista Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 10, n. 2, p. 342-367, ago./dez., 2017. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/territoriosefronteiras/index.php/v03n02/article/view/642/pdf>

¹ A palavra aparece entre aspas, pois as travessias não eram compostas somente por casais. Apesar do termo ser grafado desta maneira na documentação, havia outros arranjos familiares nesse contexto.

² Cabe frisar que as epidemias foram constantes ao longo da colonização e no século XVIII isso não foi diferente. No contexto epidêmico dos anos de 1748-1750, segundo Viera Junior (2023a, p. 111), “colocaria mais uma vez o deslocamento de açorianos no escopo de soluções implementadas por administradores lusitanos”.

³ O não cumprimento do regramento estipulado ocasionaria numa grande perda da receita que seria paga para esses trabalhadores por cada pessoa não embarcada. Todavia, essa condição posteriormente gerou alguns conflitos entre os assentistas. Em 1753, José Rodrigues Esteves e Bento José Alves – este último assumindo o contrato de José Alves Torres devido ao seu falecimento – apresentaram um requerimento ao

rei solicitando licença para transportar produtos juntamente com 900 soldados açorianos para a Amazônia. Este transporte seria realizado pelos navios dos requerentes. Embora não se tenha registro se esse empreendimento foi concluído com sucesso, esse documento é significativo, pois ilustra um período em que tais solicitações eram incomuns. Em seu pedido, José Rodrigues Esteves e Bento José Alves basearam-se em uma permissão previamente concedida pela Coroa a outro assentista. Portanto, os suplicantes enfatizaram em seu requerimento que o transporte seria feito em conjunto com a frota, o que impediria desvios para portos comerciais fora da rota oficial portuguesa. Além disso, garantiram que os produtos a serem comercializados não prejudicariam o alojamento dos casais, um aspecto crucial de acordo com o contrato estabelecido pela Coroa portuguesa (Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 34, doc. 3181).

⁴ Antonio Otaviano (2017, p. 351) assevera que “a emigração açoriana sob o aval da coroa tinha uma forte presença feminina. A desproporção entre homens e mulheres poderia dificultar o processo de povoamento – ao qual Lisboa estava incentivando”.

⁵ Sobre isso, ver a coletânea organizada por João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro (2017).

⁶ Ressaltamos que o quantitativo de mortos varia na documentação que noticiou a tragédia, sendo ora 38 (no caso do governador Mendonça Furtado e Bispo Miguel de Bulhões), ora 42. Vieira Junior (2023a) apresenta ainda o número de 54 perdas.

⁷ Durante a década de 1750 a quantia recebida por pessoa variou com base nos contratos dos assentistas, assim como estava associada ao cargo que o sujeito exercia, a exemplo dos oficiais militares, podendo ser superior ou inferior.

⁸ Este foi, provavelmente, o primeiro conjunto legislativo efetivado pelo Estado português para vila de Macapá e foi assinado, dentre outros, por membros de algumas famílias açorianas aqui destacadas. Ao que tudo indica, a elaboração deste código teve como motivação um incidente trágico: o afogamento de uma criança que caiu em um dos numerosos buracos presentes nos quintais das casas da vila, após um período de intensas chuvas.

⁹ Nesse aspecto, a família Rosa detinha éguas e vacas, mas não dispunha de escravizados nem tinha recursos financeiros para adquiri-los. Por outro lado, as famílias Rosário e Conceição não possuíam nenhum dos elementos mencionados.

¹⁰ No que diz respeito ao número total de escravizados, é notável que apenas um reduzido grupo de indivíduos detinha uma concentração significativa dessa mão de obra. Em outras palavras, somente 14 pessoas possuíam mais de 10 trabalhadores escravizados. Quando aumentamos o critério para um mínimo de 20 escravizados, identificamos apenas 5 indivíduos capazes de atender a esse requisito. Estes são: o vigário da vila, Francisco José Pereira, que tinha 24 escravos; o Alferes de auxiliares Carlos de Melo, com 25 cativos; o Capitão auxiliar Antônio José Vaz, com 28 africanos escravizados; o cirurgião-mor Julião Alvares da Costa, que possuía 44 escravos; e, por último, o Capitão auxiliar Manoel Caetano, com um total de 47 cativos. É importante observar que nenhum dos maiores proprietários de cativos pertencia às seis famílias de açorianos que destacamos anteriormente.

Artigo recebido em 04/01/2024

Aceito para publicação em 07/05/2024