

**UFRRJ**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**  
**MESTRADO EM HISTÓRIA**

**DISSERTAÇÃO**

**ROTAS NEGREIRAS E COMÉRCIO DE AFRICANOS PARA O  
MARANHÃO COLONIAL, 1755-1800**

**MARIA CELESTE GOMES DA SILVA**

**2010**



**UFRRJ**

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**  
**CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**ROTAS NEGREIRAS E COMÉRCIO DE AFRICANOS PARA O**  
**MARANHÃO COLONIAL, 1755-1800**

**MARIA CELESTE GOMES DA SILVA**

*Sob orientação do Professor*  
**Álvaro Pereira do Nascimento**

*e Co-orientação do Professor*  
**Flávio dos Santos Gomes**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências, no Curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em Estado e Relações de Poder

Seropédica, RJ  
Agosto de 2010

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**MARIA CELESTE GOMES DA SILVA**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Ciências**, no Curso de Pós-Graduação em História, área de Concentração em Estado e Relações de Poder.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 30/08 /2010

---

Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento - UFRRJ  
(Orientador)

---

Prof. Dr. Roberto Guedes - UFRRJ

---

Prof. Dr. Alexsander Lemos de Almeida Gebara - UFF

---

Prof. Dr. Rômulo Garcia de Andrade - UFRRJ  
(Suplente)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cláudia Rodrigues – Universidade Salgado de Oliveira  
(Suplente)

## AGRADECIMENTOS

Chego ao fim de mais uma jornada, mas muitos questionamentos continuam. Porém, este espaço é dedicado aos que contribuíram para o andamento e a finalização desta dissertação.

Começo com meus sinceros agradecimentos à Capes-Reuni por ter me concedido uma bolsa durante dois anos, pois só com esse importante apoio financeiro pude realizar minhas pesquisas e participar de encontros para a divulgação do meu trabalho.

Sou grata também aos meus professores do mestrado, pelos ensinamentos e pela compreensão diante de minhas dificuldades, incluindo o orientador desta dissertação Álvaro Nascimento.

Na UFRRJ tive o privilégio de conhecer pessoas especiais. Refiro-me à turma de mestrado de 2008, que foi simplesmente 10. Cito, especialmente, Nelson, Eduardo, Leonardo, André, Roberta e Daniel – que foi embora cedo demais. Vocês tornaram as manhãs em Seropédica muito agradáveis.

Aos professores Roberto Guedes e Alexsander Gebara agradeço pela participação no meu exame de qualificação e pelas críticas construtivas. Na medida do possível procurei incorporá-las ao meu texto.

Às minhas amigas Keith Barbosa, Lusirene Ferreira, Sirlene Rocha e Amanda Teles agradeço muito pelo apoio. Todas vivenciaram esse momento turbulento chamado mestrado e, talvez por isso mesmo, cada uma de vocês tenha percebido o momento ideal para uma crítica, conselho, apoio e, claro, para boas risadas regadas a muito café. Sou muito grata por vocês terem lido meu texto e apontado falhas e feito sugestões. Mais do que nunca estamos juntas e é muito bom saber que posso contar com a amizade de vocês.

E, por fim, sou muito grata ao professor Flávio Gomes pelo incentivo e também por sempre acreditar no meu trabalho. E a minha mãe, pelo apoio incondicional. Mãe, sem você essa dissertação não existiria.

## RESUMO

SILVA, M. C. G. **Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800**. 2010. 82 f. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2010.

Esta dissertação tem como proposta o exame das rotas atlânticas de comércio negreiro para a região norte da América portuguesa, especialmente para a Capitania do Maranhão, durante a segunda metade do século XVIII. Desse modo, procuramos investigar de quais portos africanos provinham os escravos desembarcados em São Luís, bem como apurar o contingente aportado em solos maranhenses. Também, procuramos analisar como as políticas implementadas no Estado do Grão-Pará e Maranhão, na administração do Marquês de Pombal, possibilitaram a inserção em larga escala de mão-de-obra africana no Estado.

Palavras chaves: Comércio negreiro. Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão . Maranhão colonial

## ABSTRACT

SILVA, M. C. G. **Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800.** 2010. 82 f. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2010.

This thesis has as its proposal to examine the slave trade's Atlantic routes to the Portuguese America's north region, especially to Maranhão Captaincy, during the second half of the 18<sup>th</sup> century. So, we sought to investigate from which african ports were dispatched the slaves disembarked in São Luís city, as well as to verify the contingent docked in Maranhão soil. Also, we attempted to analyze in which ways the political procedures implemented in the Grão-Pará and Maranhão state, in the time of Marquês de Pombal administration, allowed the wide scale insertion of the African labour in the State.

Key words: Slave trade. Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Colonial Maranhão.

## **LISTA DE ABREVIACOES E SÍMBOLOS**

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

CGGPM – Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

LGM – Livro Grosso do Maranhão

## LISTA DE QUADROS

### Capítulo 3

- Quadro 1. Cativos provenientes de portos africanos (1774-1799): p. 46
- Quadro 2. Cativos provenientes de regiões brasileiras (1778-1797): p. 52
- Quadro 3. População da capitania maranhense, 1798: p. 54
- Quadro 4. Batismos da freguesia de N. S. da Vitória (MA): procedências dos escravos (1750-1815): p. 56
- Quadro 5. Casamentos da freguesia de N. S. da Vitória, procedências dos cônjuges (1791-1806): p. 59
- Quadro 6. Procedências dos escravos falecidos na freguesia de N. S. da Vitória, 1803-1885: p. 60-61
- Quadro 7. Viagens negreiras para o Maranhão (1695-1815): p. 62
- Quadro 8. Principal região de procedência dos cativos africanos (1693-1755): p. 63
- Quadro 9. Principal região de procedência dos cativos africanos (1756-1778): p. 66
- Quadro 10. Principal região de procedência dos cativos africanos (1779-1815): p. 67



## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b>	10
<b>1. LONGÍNQUOS RECANTOS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS: O ESTADO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO</b>	16
1.1 Pobreza, estagnação	18
1.2 Mão-de-obra indígena	23
1.3 Escravidão africana	27
<b>2. COMPANHIAS DE COMÉRCIO NO ESTADO DO MARANHÃO</b>	31
2.1 A Companhia de Comércio do Maranhão (1682-1684)	32
2.2 A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)	36
2.3 Questionamentos acerca da eficácia da CGGPM no desenvolvimento do Estado do Maranhão	41
<b>3. VOLUMES, ROTAS E PROCEDÊNCIAS: UMA HISTÓRIA DO COMÉRCIO DE ESCRAVOS PARA O MARANHÃO</b>	45
3.1 Volumes e movimentos	45
3.2 Volumes e movimentos entre os portos brasileiros	51
3.3 Africanos em São Luís: batismos, casamentos e óbitos	55
3.4 Viagens negreiras: os africanos e seus portos de embarque	62
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	71
<b>FONTES</b>	72
<b>REFERÊNCIAS</b>	74

## APRESENTAÇÃO

Na América portuguesa, o abastecimento de mão-de-obra africana da Senegâmbia tem início ainda no século XVI. Afirma Mariza Soares que até 1550 a inserção de africanos foi inexpressiva, e que só posteriormente, com a demanda por mão-de-obra, as relações comerciais ganharam força<sup>1</sup>. Para Mauricio Goulart até essa data não se tem conhecimento de documentação que mencione a chegada de grupos de africanos ao Brasil; o que há são apenas alguns negros “trazidos do reino na bagagem dos povoadores, como trastes de uso individual e doméstico”.

Nas estimativas de Goulart, na década de 1570 foram inseridos de 2 a 3 mil negros no Brasil; em 1590, de 9 a 10 mil; e, ao findar o Seiscentos, calculou entre 12 e 15 mil, no máximo, o número de negros na colônia. Para ele, o contingente de africanos no Brasil durante o século XVI não ultrapassou a casa dos 30 mil<sup>2</sup>. Já Philip Curtin, avaliou em 50.000 o número de cativos desembarcados no Brasil durante o século XVI; 560.000 nos Seiscentos; e 1.463.600 entre 1701 e 1790. Ou seja, até 1790 aportaram 2.073.600 escravos africanos na América portuguesa<sup>3</sup>. E para todo o período do tráfico negreiro, Curtin avaliou em 3,6 milhões o total de escravos desembarcados no Brasil.

Schwartz destaca que a maioria dos escravos introduzidos no Brasil no século XVI era originária da região da Senegâmbia ou Guiné (denominação atribuída pelos portugueses), mas que, já a partir das últimas décadas desse século, desembarcaram, por ano no Brasil, entre 10 e 15 mil cativos originários da Guiné, do Congo e de Angola. No entanto, o autor alerta que os números para o volume do tráfico nos séculos XVI e XVII representam apenas estimativas<sup>4</sup>.

Da segunda metade do século XVI até 1850 estima-se que foram enviados para o Brasil cerca de 3.500.000 a 4.000.000 africanos<sup>5</sup>. O Brasil aparece como a região que mais recebeu africanos, sendo que Rio de Janeiro e Salvador juntos foram os portos responsáveis pela absorção de 1/3 destes<sup>6</sup>. O comércio negreiro supria uma crescente demanda econômica<sup>7</sup> de mão-de-obra, para as lavouras de cana-de-açúcar, algodão, arroz, café, para as regiões de mineração de Goiás e Minas Gerais, assim como para as diversas atividades nas áreas urbanas.

Schwartz esclarece que a taxa negativa de crescimento populacional da escravaria levou a importação constante de cativos africanos; este fluxo do tráfico foi essencial para que se mantivesse, e em determinados períodos se expandisse, a população escrava<sup>8</sup>. Manolo

---

<sup>1</sup> SOARES, Mariza de Carvalho. Descobrimo a Guiné no Brasil colonial. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, n. 407, p. 71-94, abr./jun. 2000. p. 80.

<sup>2</sup> GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. p. 96-106.

<sup>3</sup> CURTIN apud FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p. 72.

<sup>4</sup> SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. p. 281-284.

<sup>5</sup> MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1990. p. 53.

<sup>6</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1678-1830)*. 2005. 137 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. p. 6.

<sup>7</sup> CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 20.

<sup>8</sup> SCHWARTZ, op. cit., p. 280.

Florentino defende que a demanda por escravos na América foi responsável pelo desenvolvimento da produção e da circulação inicial de cativos na África e, para fundamentar esse argumento, dialoga com os grandes modelos explicativos da economia colonial (Caio Prado, Celso Furtado, Fernando Novais e Jacob Gorender), deixando claro que estes apenas apontaram as origens do tráfico de africanos sem, porém, aprofundarem os motivos que teriam levado o continente africano “a suprir a demanda brasileira de forma tão maciça e contínua”<sup>9</sup>.

Informações recentes do banco de dados *The Transatlantic Slave Trade* apontam em 4,9 milhões o contingente de escravos africanos desembarcados no Brasil<sup>10</sup>. Com base na mesma documentação, Alexandre Vieira Ribeiro e Daniel Domingues da Silva fizeram estimativas para suas regiões de estudo, respectivamente Bahia e Maranhão. O primeiro avaliou em 1.349.724 o número de escravos africanos inseridos na Bahia até 1850<sup>11</sup>; e o segundo calculou em 100.525 os desembarcados na capitania/província maranhense entre 1680 e 1846<sup>12</sup>.

Observando o total de cativos africanos desembarcados no Maranhão, é possível perceber que o comércio negreiro para esta região, em comparação com as grandes áreas importadoras de escravos no Brasil, foi reduzido. Provavelmente, o volume de escravos inseridos no Maranhão representou apenas 10% do contingente desembarcado na Bahia e, 4% dos que aportaram nos Estados Unidos<sup>13</sup>. Vejamos as estimativas para esse reduzido comércio negreiro. Primeiramente apresentaremos os números de Manuel Nunes Dias, que realizou um significativo estudo da Companhia do Grão-Pará e Maranhão (doravante CGGPM), na década de setenta do século XX e, em seguida informaremos as estimativas mais atuais para o comércio de escravos no Maranhão.

No período que foi concedido o monopólio comercial à CGGPM (de 1756 a 1777), Manuel Nunes Dias aponta que no Estado do Grão-Pará e Maranhão foram inseridos 25.365 cativos africanos, sendo que 10.616 se destinaram ao Maranhão e 14.749 ao Pará<sup>14</sup>.

Já Daniel Silva, com pesquisas recentes, avaliou que, de 1680 a 1755, foram inseridos 2.613 escravos africanos; no período de monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão o número de cativos subiu para 10.391; e na última fase, de 1778 a 1846, foram inseridos 87.521 escravos. Assim, estimou em 100.525 o contingente de cativos africanos desembarcados no Maranhão entre 1680 e 1846.

Com relação à procedência dos escravos inseridos no Brasil Luiz Viana Filho argumenta que, ao longo dos três séculos de existência, o tráfico de africanos variou muito, ora dando preferência a uma região, ora a outra, mas jamais se ateve apenas a uma área. No que se refere à Bahia – região de estudo do autor – afirma não ser possível admitir a preponderância do grupo banto sobre o sudanês ou vice-versa, já que houve revezamento “nos mapas de importação negra da Bahia”<sup>15</sup>.

Com o intuito de demonstrar a variação nas regiões africanas no fornecimento de escravos para a Bahia, Viana Filho classificou o tráfico baiano em ciclos: ciclo da Guiné

---

<sup>9</sup> FLORENTINO, op. cit., 1995. p. 76.

<sup>10</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. p. 69.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 69-70.

<sup>12</sup> SILVA, Daniel B. Domingues da. *The Atlantic slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation*. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p. 447-501, dez. 2008. p. 484-485.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 489.

<sup>14</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 1 v. p. 466.

<sup>15</sup> VIANA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia*. 2 ed. São Paulo: Martins, 1976. p. 8.

(século XVI); ciclo de Angola (século XVII); ciclo da Costa da Mina e Golfo do Benin (do século XVIII até 1815); e a última fase, a da ilegalidade (1816 a 1851)<sup>16</sup>.

Pierre Verger, com base no trabalho de Viana Filho, também dividiu em quatro períodos o tráfico de escravos em direção à Bahia, porém a classificação de seu predecessor sofreu modificações para o intervalo correspondente ao fim do século XVIII. Nesse sentido, Verger estabeleceu a seguinte classificação: ciclo da Guiné (segunda metade do século XVI); ciclo de Angola e do Congo (século XVII); ciclo da Costa da Mina (três primeiros quartos do século XVIII); e ciclo da Baía de Benin (entre 1770 e 1850, incluindo o período do tráfico clandestino)<sup>17</sup>.

Com os estudos de Viana Filho e Verger, verificamos que o tráfico negreiro importou para a Bahia, cativos das mais diversas regiões africanas, não se ateve a uma única área. Obviamente, o mesmo ocorreu com outras localidades brasileiras. Herbert Klein, sem desconsiderar o fato de que “todas as regiões da África forneceram escravos a todos os portos importadores do Brasil<sup>18</sup>”, argumenta que, “desenvolveram-se estreitas conexões entre dois importantes portos do tráfico, Bahia e Rio de Janeiro, e algumas áreas especiais da África<sup>19</sup>.” Ou seja, a região do Golfo do Benin se constituiu na principal fornecedora de escravos para a Bahia, ao passo que, a região Congo-Angola e mais tarde Moçambique<sup>20</sup> foram as principais fontes de suprimentos de cativos para o Rio de Janeiro. Klein salienta que diferentemente do que ocorreu com outras áreas importadoras da América, “o Brasil desenvolveu relações centenárias com regiões africanas fixas, o que fez o relacionamento afro-brasileiro muito mais estreito e coerente do que em qualquer outra conexão afro-americana<sup>21</sup>.”

Nesse sentido sugerimos que o mesmo se deu com relação à Alta Guiné e o Maranhão, qual seja, entre essas áreas se estabeleceu uma estreita conexão que pode ter sido devido à facilidade de navegação entre as regiões, além de outros motivos.

Assim, este estudo tem como proposta o exame das rotas atlânticas de comércio negreiro para a região norte da América portuguesa, especialmente para a capitania maranhense durante a segunda metade do século XVIII. Pretendemos, então, verificar a quantidade de escravos introduzidos no Maranhão, identificar as rotas comerciais das quais o comércio negreiro se servia, tanto na África como na América portuguesa, e demonstrar a relevância que a Companhia do Grão-Pará e Maranhão teve na revitalização dessa face do comércio negreiro. Enfim, procuramos contribuir para o estudo de rotas atlânticas negreiras no Brasil Colonial.

Salvo alguns importantes estudos sobre a presença africana no Brasil, o restante das reflexões privilegiou o tráfico para o século XVIII via Bahia, Rio de Janeiro, Minas Gerais e os africanos da Costa da Mina ou mesmo o tráfico para o sudeste na segunda metade do

---

<sup>16</sup> VIANA FILHO, op. cit., p. 8.

<sup>17</sup> VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII e XIX*. Salvador: Corrupio, 2002. p. 27.

<sup>18</sup> KLEIN, Herbert S. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. In: *Estudos Econômicos*. v. 17, n. 2, p. 129-149, mai./ago. 1987. p. 135-136.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 135.

<sup>20</sup> Manolo Florentino indica que as exportações de escravos de Moçambique começaram a crescer a partir da abertura comercial brasileira e, que o porto carioca entre 1795 e 1811 concentrava “cerca de 7% do movimento de saídas de negreiros dos portos moçambicanos”, sendo que a partir de 1811 até 1830 o movimento de saída foi de 60%. Cf. FLORENTINO, Manolo. Aspectos sociodemográficos da presença dos escravos moçambicanos no Rio de Janeiro (c. 1790-c. 1850). In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; JUCÁ, Antônio Carlos; CAMPOS, Adriana (orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. p. 207-209.

<sup>21</sup> KLEIN, op. cit., p. 136.

século XVIII e o século XIX. Esses estudos deram destaque às rotas negreiras de africanos centro-ocidentais, através de Luanda, Cabinda, Molembo e Benguela. Porém, poucos estudos se dedicaram à investigação sobre as rotas negreiras de menor frequência e volume de escravos, que alcançaram regiões africanas e espaços diversos no Brasil colonial entre o final do século XVII e ao longo do XVIII. Destaque aí para os escravos procedentes da África Ocidental e da Alta Guiné, que alcançaram a região do Maranhão no século XVIII através das companhias de comércio e das políticas de fomento pombalinas.

Para a região norte da América Portuguesa cabem ainda algumas justificativas. Com relação ao Maranhão, demandas e motivações econômicas foram acompanhadas de políticas de fomento metropolitanas, especialmente incentivo e criação de companhias de comércio visando o incremento do tráfico negreiro e à sua envolvente comercialização. Consideramos a segunda metade do século XVIII como um período singular para o estudo das rotas negreiras. Ao escolhermos o ano de 1755 para iniciar nosso estudo, concordamos com diversos autores que argumentam que a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão representou uma significativa transformação para a economia e escravidão africana no Maranhão<sup>22</sup>. O tráfico negreiro para o Maranhão concentrou-se na região da Alta Guiné que, já na centúria anterior, abasteceu o Brasil e a América espanhola de africanos a partir dos *assientos* para comerciantes portugueses<sup>23</sup>.

Ao analisar a relevância da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão no incremento do tráfico de escravos, em especial dos portos de Bissau e Cacheu para o Maranhão, consideramos as seguintes questões: por um lado, a verificação do volume e frequência dos desembarques de africanos no Maranhão e, por outro, o levantamento das procedências dos escravos que chegavam naquele porto. Pretendemos, assim, avaliar o fluxo desta rota negreira, destacando a presença africana da Alta Guiné, mesmo após a extinção da CGGPM.

Procuramos inserir o Maranhão no contexto do império português. Perceber como a conjuntura econômica dessa possessão portuguesa começou a ser alterada a partir da administração do primeiro ministro de D. José I, Sebastião José de Carvalho (Marquês de Pombal), que além de implementar medidas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (como a proibição do cativo indígena) que possibilitassem a introdução em larga escala de mão-de-obra africana, também favoreceu a conexão entre esse Estado e a região africana dos rios da Guiné.

Ao interligar as possessões portuguesas da África com as do norte da América portuguesa, Portugal evitou que outras nações (francesa, inglesa, holandesa) se apoderassem dessas regiões. Assim, sugerimos que a partir da segunda metade do século XVIII, o Estado do Maranhão, Portugal e a África (Alta Guiné) se constituíram nos pólos ao redor dos quais as atividades econômicas estavam organizadas<sup>24</sup>.

As transformações políticas ocorridas em solo português alteraram a dinâmica política e econômica no Estado do Maranhão, favorecendo a inserção deste em um cenário atlântico.

---

<sup>22</sup> Cito aqui os trabalhos de António Carreira (A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII), de Manuel Nunes Dias (Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão, 1755-1778) e de Arthur Cezar Ferreira Reis (O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia).

<sup>23</sup> Cf. SAMPAIO, Garcia Rozendo. Contribuição ao estudo do aprovisionamento de escravos negros da América espanhola (1580-1640), AMP, 16: 7-196, 1962.

<sup>24</sup> Na parte I do livro dirigido por José Serrão, Jacques Marcadé em “O quadro internacional e imperial”, indica que o Estado do Brasil, Portugal e Angola eram os três pólos ao redor do qual se organizava a atividade econômica, assim, procuraremos testar essa idéia para o Estado do Maranhão. Cf. MARCADÉ, Jacques. O quadro internacional e imperial. In: SERRÃO, José; MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.). *Nova história da expansão portuguesa: o império luso-brasileiro 1662-1750*. Lisboa: Editorial Estampa, 1991. p. 58-59.

Em suma, esse Estado foi parte constitutiva do império ultramarino português e, portanto, esteve conectado a diferentes possessões portuguesas, com as quais interagiu.

A documentação do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) referente à capitania maranhense é composta por diversos ofícios e correspondências estabelecidas entre os governadores da capitania do Maranhão e o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar (Martinho de Melo e Castro). O acesso a essa documentação foi possível devido ao *Projeto Resgate* de digitalização de fontes do AHU<sup>25</sup>. Diversos pesquisadores em Lisboa leram, selecionaram, resumiram e digitalizaram os documentos históricos relativos ao período colonial do Brasil. Toda a documentação digitalizada que constitui o *Projeto Resgate* para o Maranhão está depositada no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Verificamos que a referida correspondência da administração colonial fornece informações acerca do comércio de escravos realizado pela CGGPM, de embarcações que entraram no porto de São Luís com escravatura, da importação de fazendas, da exportação de produtos (algodão, arroz, drogas do sertão, etc.), do rendimento da dízima da Alfândega, além de periódicos mapas de escravatura remetidos ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, entre outros informes.

São os chamados “mapas de escravatura” que contêm os dados mais indicativos para a investigação sobre as rotas comerciais entre a Alta Guiné e o Maranhão. Esses mapas especificam os anos em que entraram embarcações com escravos em São Luís; o nome destas embarcações e de seus capitães; os portos dos quais provinham tais navios (Cacheu, Bissau, Cabo Verde, Angola, Bahia, Pernambuco, etc.); a quantidade de cativos que foram embarcados e que chegaram vivos; a quem o carregamento de escravos estava consignado; o valor de venda de cada escravo; e o preço total conseguido pela carga. Esses são os dados mais comuns, já que, esporadicamente; temos informações como a quantidade de homens e mulheres traficados por cada navio; o número de cativos mortos durante a viagem; o nome das pessoas que os adquiriram em São Luís e a forma como foram pagos (se em dinheiro, a crédito ou se foram trocados por alguma mercadoria).

Outro conjunto documental a ser utilizado em nosso estudo é a coleção “Documentação colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania”, documentação depositada no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Nela encontramos minutas da criação de companhias de comércio e do declínio do comércio negreiro; mapas de comércio elaborados pela CGGPM, informando a saída de escravos dos portos de Bissau e Cacheu e a entrada dos mesmos na capitania maranhense; despachos do Conselho Ultramarino contendo notícias sobre o comércio de escravos entre os portos da Guiné e o Brasil; entre outras.

Com relação ao tráfico e às procedências – seguindo os caminhos de um debate emergente sobre etnicidade – utilizaremos tanto o banco de dados de David Eltis com a participação brasileira de Manolo Florentino (TSTD)<sup>26</sup>, como licenças de embarcações negreiras, assim como faremos uso de algumas amostras de registros paroquiais de africanos no Maranhão para a segunda metade dos Setecentos e primeiras décadas dos Oitocentos, tais como: batismos, casamentos e óbitos<sup>27</sup>.

Esta dissertação foi dividida em três capítulos. No primeiro analisaremos a história do Estado do Maranhão, que devido a fatores geográficos se constituiu em um Estado

---

<sup>25</sup> O Projeto Resgate foi instituído pelo Ministério de Cultura, através de sua assessoria especial, em 1995. Teve como objetivo disponibilizar para consulta no Brasil, documentos históricos relativos ao período colonial existentes em arquivos de países que tiveram sua história ligada à história brasileira, através de microfimes e CD-ROM, acompanhados de catálogos que sumariam a documentação.

<sup>26</sup> *The Transatlantic Slave Trade a Database*.

<sup>27</sup> Material de pesquisa gentilmente cedido pelo co-orientador desta dissertação, Flávio dos Santos Gomes.

independente do Estado do Brasil, sendo ligado diretamente a Portugal. Demonstraremos as conjunturas econômicas do Maranhão nos séculos XVII e XVIII. Pretendemos apresentar uma abordagem sumária sobre a economia e a sociedade maranhense colonial e perceber o desenvolvimento desta até sua inserção em um cenário atlântico. Assim, iremos nos basear na historiografia regional e nos trabalhos sobre Império português.

No segundo capítulo discorreremos sobre a atuação das companhias de comércio no Maranhão procurando entender em qual conjuntura foram implantadas; qual o propósito das mesmas; quais os resultados obtidos; e finalmente qual a reação dos colonos diante da implantação desses estancos. Enfim, apresentaremos uma análise bibliográfica do desenvolvimento das companhias de comércio coloniais, em especial da CGGPM na segunda metade do século XVIII.

No terceiro capítulo trataremos sobre as rotas negreiras e o comércio de africanos para o Maranhão colonial. Procuramos indicar o volume e frequência do comércio negreiro para a região no decorrer da segunda metade do século XVIII. Neste capítulo terá destaque a análise da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino; do banco de dados *The Transatlantic Slave Trade*; e de algumas amostras de batismos, casamentos e óbitos de escravos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís).

## CAPÍTULO I

### LONGÍNQUOS RECANTOS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS: O ESTADO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO

Em 1621 a Coroa portuguesa criou o Estado do Maranhão<sup>1</sup>, independente do Estado do Brasil e ligado diretamente a Lisboa. O alvará determinando a separação entre os Estados foi emitido em 21 de março de 1624, no entanto, só em 3 de setembro de 1626 o seu primeiro governador – Francisco Coelho de Carvalho – tomou posse<sup>2</sup>.

A separação entre os Estados se deu em decorrência de fatores geográficos, uma vez que ventos e correntes marítimas desfavoráveis tornavam quase impossível que se navegasse do Estado do Maranhão para o Estado do Brasil<sup>3</sup>. A dificuldade de navegação entre as regiões foi relatada pelo padre Antônio Vieira, em 1661, e segundo ele:

Porque quanto ao Brasil ainda que de lá se vem ao Maranhão facilmente, a viagem do Maranhão ao Brasil é hoje quase impossível. Exemplo seja que, oito embarcações que partiram de lá, depois que estamos nesta missão, só uma chegou a Pernambuco; todas as mais arribaram depois de muitos meses de grandes trabalhos [...]<sup>4</sup>.

Em uma época em que a navegação era realizada por embarcações a vela, o respeito ao regime de ventos e marés era essencial para que viagens ocorressem sem grandes atribulações. Portanto, as limitações impostas por fatores geográficos tornavam mais favorável a viagem entre Lisboa e o Estado do Maranhão do que entre este e o Estado do Brasil. Luiz Felipe de Alencastro afirma que a divisão da América portuguesa em dois Estados ocorreu devido à facilidade de comunicação do Estado maranhense com a Corte e aos transtornos provenientes da navegação pelo litoral sul-americano<sup>5</sup>. A separação entre os Estados também indicou uma preocupação de Portugal com a defesa e a manutenção do extremo norte da América portuguesa, já que: “[...] cobiçado como estava sendo pelo estrangeiro ousado, não podia ficar entregue a sua própria sorte. A necessidade de uma maior aproximação [da Coroa portuguesa] com ele era evidentíssima. [...]”<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Para evitar eventuais confusões, todas as vezes que nos referirmos apenas ao Maranhão, nossa região de estudo, utilizaremos as seguintes formas: capitania maranhense ou Maranhão, e quando nos referirmos ao Estado do século XVII e XVIII faremos o uso dos seguintes termos: Estado do Maranhão ou Estado do Grão-Pará e Maranhão.

<sup>2</sup> CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz. *Índios e cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. 2005. 407 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005. p.72. Disponível em: <[www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000348218](http://www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000348218)>. Acesso em: 12 jan. 2010.

<sup>3</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 57-63; BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. p. 286-287.

<sup>4</sup> VIEIRA, 1654 apud BOXER, 1969. p. 286.

<sup>5</sup> ALENCASTRO, op. cit., 2000. p. 59.

<sup>6</sup> REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A política de Portugal no vale amazônico*. Belém, 1940. p.24.



Além da dificuldade de comunicação entre o Estado do Maranhão e o do Brasil pelo mar, Regina Gadelha também ressalta o perigo da ligação por terra<sup>7</sup>. Devido à presença de grupos indígenas hostis, que por anos ofereceram resistência aos portugueses, “talvez em decorrência dos incertos períodos de estiagem, que tornavam penosas as travessias das terras mais secas do Piauí, Ceará e Pernambuco”. Este foi mais um motivo que favoreceu a independência dos governadores e capitães-generais do Estado do Maranhão, “cujos regimentos lhes davam amplos poderes, inclusive militar”<sup>8</sup>.

O antigo Estado do Maranhão abrangia as atuais regiões do Maranhão, Pará, Amazonas, Piauí, parte do Ceará, o Acre, Rondônia, Roraima, Amapá e Tocantins, e tinha como sede dos governadores e capitães-generais a cidade de São Luís<sup>9</sup>. Essa configuração se manteve até o início da segunda metade dos Setecentos<sup>10</sup>, pois, ao iniciar a segunda metade do século XVIII (1751) o Maranhão e o Grão-Pará foram separados em capitanias pela administração colonial. A partir de então, o governo da capitania maranhense ficou subordinado ao governador-geral do Grão-Pará “a qual cabiam, praticamente, atribuições de vice-rei”<sup>11</sup>. A cidade de Belém passou a ser a capital, e com essa mudança do centro de poder o Estado foi denominado de Estado do Grão-Pará e Maranhão, porém cada capitania manteria certa autonomia administrativa.

Segundo Manuel Nunes Dias, a mudança de capital refletiu uma preocupação da monarquia portuguesa com a defesa e a colonização de seu patrimônio, uma vez que, tendo Belém como capital, esta se transformaria em um centro de “irradiação colonizadora da ignota e enigmática região amazônica ainda selvagem, apesar da admirável ação missionária das diferentes Ordens”<sup>12</sup>. Complementando essa idéia, Fabiano Vilaça dos Santos afirmou que o estabelecimento da capital em Belém “privilegiou as novas diretrizes administrativas para as conquistas do Norte implantadas no período pombalino”. Uma vez que

Em Belém seria mais fácil organizar a logística da expedição de demarcação do Tratado de Madri, auxiliar na defesa e no socorro das fronteiras da futura capitania de São José do Rio Negro, estabelecer com mais facilidade e rapidez as bases de ocupação efetiva das terras do Cabo Norte (disputadas com a França), por meio da fundação da vila e fortaleza de São José de Macapá, dentre outros negócios de interesse local<sup>13</sup>.

---

<sup>7</sup> A ligação por terra entre o Estado do Maranhão e o do Brasil só foi descoberto em 1695.

<sup>8</sup> GADELHA, Regina Maria A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: fronteira norte do Brasil. Revista eletrônica do Instituto de Estudos Avançados. v. 16, n. 45, p. 63-80, mai./ago. 2002. Disponível em: <www.scielo.br>. Acesso em: 12 jan. 2010. p.75.

<sup>9</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 1 v. p.153.

<sup>10</sup> Com exceção do período entre 1652 e 1654, estes foram os anos em que o Estado deixou de existir e a capitania do Pará se separou da do Maranhão por determinação da Coroa portuguesa.

<sup>11</sup> SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. p. 333.

<sup>12</sup> DIAS, op. cit., 1v. p. 156.

<sup>13</sup> SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1780)*. 2008. 429 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. p.41. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-06072008-140850>. Acesso em: 12 jan. 2010.

Essa transferência do centro de poder de São Luís para Belém decorreu de um longo processo, repleto de disputas internas<sup>14</sup>. A primeira separação administrativa das duas capitanias ocorreu em 1652, e esta refletiu a insatisfação dos moradores do Pará com a sua subordinação ao Maranhão. Nas palavras de Francisco Adolpho Varnhagen,

Essa nova situação das colônias do Maranhão e Amazonas não durou mais que dezoito mezes [sic]. Tantos haviam sido suficientes para se reconhecer que, com a separação das duas capitanias, a justiça não era melhor administrada, que o território não ficava mais a abrigo de qualquer ataque, e que até nisso perdiam, em vez de ganhar, os próprios interesses da fiscalização da Fazenda pública<sup>15</sup>.

Reconhecidos os inconvenientes acima, a resolução régia de 25 de agosto de 1654 restaurou o Estado do Maranhão.

Para Santos, a mudança do centro de decisão do Estado, a partir de 1751, não solucionou antigos problemas como: o isolamento das conquistas do Norte, uma vez que as comunicações entre o Estado do Brasil e o do Grão-Pará e Maranhão continuaram problemáticas, assim como as dificuldades de comunicação interna permaneceram, ou seja, o tempo de viagem entre as capitanias do Estado continuou longo<sup>16</sup>.

Pela carta régia de 20 de agosto de 1772 uma nova divisão administrativa foi efetuada no Estado do Grão-Pará e Maranhão. Este ato, porém, só foi efetivado em 1775, e a partir de então se estabeleceu o Estado do Grão-Pará e Rio Negro, “continuando com a capital em Belém e com a jurisdição sobre a Capitania de S. José do Javari do Rio Negro”, separado do Estado do Maranhão e Piauí, “com sede do governo em S. Luís e compreendendo as duas capitanias que lhe davam o nome, a segunda como subalterna”<sup>17</sup>. Apesar dessa nova configuração administrativa, o Estado do Grão-Pará e do Maranhão e Piauí permaneceram independentes do Estado do Brasil e subordinados a Portugal. Maranhão e Piauí continuaram como um Estado até 1811, tendo a capitania maranhense retornado à condição de capitania-geral<sup>18</sup>.

## 1.1 Pobreza, estagnação

Até ao ano de 1755 não se conhecia gênero algum que se exportasse do Maranhão, exceto umas insignificantes partidas de sola pertencentes a um negociante chamado Lourenço Belfort; e alguma diminuta porção de algodão em fio, ou em rama: Entre Portugal, e aquela Capitania não havia navegação alguma que se fizesse em direitura; e os habitantes dela, eram mais pobres, e miseráveis de todos os que habitam nas diferentes Capitanias do Brasil [...]

---

<sup>14</sup> Ibidem, p. 29.

<sup>15</sup> VARNHAGEN, Francisco Adolpho. *História Geral do Brasil: antes da sua separação e independência de Portugal*. 3. ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, [1927?- 1936]. Tomo Segundo, p.199.

<sup>16</sup> SANTOS, op. cit., p. 35.

<sup>17</sup> MEIRELES, Mário Martins. *História do Maranhão*. [São Luís]: D.A.S.P. – Serviço de Documentação, 1960. p. 187.

<sup>18</sup> SANTOS, op. cit., p. 37.

Entrou a Companhia a animar aqueles povos, dando-lhes escravos a crédito, para cultivarem suas terras; e confiando-lhes fazendas e gêneros [sic] necessários, para seus usos, e para promover entre ele o trabalho, e a indústria; o que produziu tão bom efeito [...]<sup>19</sup>

O trecho acima é parte integrante de um parecer do Conselho Ultramarino em defesa das companhias de comércio, em especial da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (doravante CGGPM). Nesse documento o Conselho relata que são diversas as queixas contra os administradores da companhia, no entanto, lembra ao rei português (D. José I) que em experiências anteriores – nas quais os descontentamentos para com outras companhias como a do Alto Douro foram freqüentes – o procedimento do monarca foi sempre no sentido de corrigir os erros e conservar os benefícios. Dessa forma, ao longo do documento é relatada uma série de utilidades da CGGPM e dentre estas estão as contidas em uma carta do governador e capitão general do Maranhão<sup>20</sup>, datada de 17 de setembro de 1777. Nesse documento percebe-se a intenção do governador em descrever o estado de miséria em que se encontrava a capitania maranhense antes do advento da Companhia Geral (1755) e o florescimento da mesma após o início das atividades da referida companhia.

Do documento acima destacamos o fato de a capitania maranhense (até metade dos Setecentos) ser conhecida como uma das mais pobres da América portuguesa. É fato corriqueiro a constatação da pobreza no Estado do Maranhão, documentos/relatórios de autoridades locais e religiosos já apontavam as dificuldades enfrentadas pelos colonos, tanto para conseguir mão-de-obra para suas lavouras como para se estabelecer o comércio com a Metrópole.

As descrições seiscentistas do Estado do Maranhão, em geral, ressaltam a situação de miséria em que se encontrava a região, que, apesar de ser considerada fértil, pouco produzia devido à escassez de mão-de-obra para a agricultura. O estado miserável no qual a área se encontrava era resultado do desarranjo do sistema de trabalho. No Maranhão não havia a exportação de mercadorias, sendo o cultivo voltado apenas para o sustento da região. Além de não terem o que exportar, também faltavam navios do reino e o mercado interno estava limitado a permuta de gêneros<sup>21</sup>.

Segundo o padre jesuíta Antônio Vieira<sup>22</sup>, no tempo em que permaneceu no Estado do Maranhão (1653-1661), a situação era a seguinte:

[...] o estilo ou pouco governo, com que se vive naquellas [sic] partes, porque excpto [sic] a cidade de São Luis do Maranhão, onde poucos tempos para cá se corta carne algumas vezes, em todo o Estado não há açougue, nem ribeira, nem horta, nem tenda onde se vendam as cousas usuaes [sic] para o comer ordinário, nem ainda um arrátel de assucar [sic], com se fazer na terra. E sendo que no Pará todos os caminhos são por agua, não há em toda cidade um barco ou canoa de aluguel para nenhuma passagem, de que tudo segue, e vem a ser o estilo de viver ordinario que para um homem ter o pão da terra,

<sup>19</sup> AHU, apud CARREIRA, António. *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982. p. 352.

<sup>20</sup> Embora o documento não cite o nome do governador, provavelmente este era Joaquim de Melo e Póvoas. Ele governou a capitania maranhense nos períodos de 1761-1775 e 1775-1779.

<sup>21</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954. 1 v. p.17.

<sup>22</sup> O padre Antônio Vieira foi o superior dos jesuítas nas missões do Maranhão e Grão-Pará.

ha de ter roça; para comer carne, ha de ter caçador; para comer peixe, pescador; para vestir roupa lavada, lavadeira; e para ir á missa, ou qualquer parte, canoa e remeiros. É isso é o que precisamente têm os moradores mais pobres, tendo os de mais cabedal costureiras, fiandeiras, rendeiras, teares, e outros instrumentos e officios de mais fabrica, com que cada família vem a ser uma republica; e os que não podem alcançar a tanto número de escravos, ou passam miseravelmente, ou vendo-se no espelho dos demais lhes parece que é miserável a sua vida<sup>23</sup>.

O padre Vieira relata as dificuldades enfrentadas pelos moradores, principalmente por aqueles que não tinham acesso a muitos escravos e, ao descrever a situação de penúria do Estado, deixa transparecer o grau de desigualdade entre os colonos, ou seja, os que possuíam diversos escravos conseguiam abastecer a família de tudo, ao passo que aqueles que não conseguiam pôr as mãos em certo número de escravos indígenas viviam miseravelmente. Portanto, a “inexistência de qualquer atividade que permitisse produzir algo comercializável”<sup>24</sup> obrigava cada família a suprir-se de todo o necessário à sobrevivência, e foi este fato que favoreceu a caça ao índio, pois este se tornou condição de sobrevivência da população.

Segundo Mário Meireles, o início da ocupação portuguesa no Estado do Maranhão foi economicamente difícil, pois os colonos estavam praticamente abandonados pela Coroa portuguesa – essa estava mais interessada no Estado do Brasil e nas Índias. Essa situação só começou a ser alterada a partir de fins do século XVII, quando Portugal passou a “dar ouvidos aos constantes e angustiosos apelos e reclamos de seus súditos do Maranhão, mas não com providências concretas, mas simplesmente aleatórias”<sup>25</sup>. Para o autor, a decadência do Estado decorreu da falta de interesse (investimento) de Portugal e também da má administração por boa parte dos governantes, pois estes só cuidavam de seus interesses, tanto que, preocupados com o aumento de seu patrimônio, se lançavam ao resgate dos índios.

No Estado do Maranhão, embora no início de sua colonização tenha sido tentado um sistema de *plantation* similar ao implantado nas capitanias do Estado do Brasil, este não obteve sucesso. Nádia Farage pontuou que alguns fatores contribuíram para que a incipiente produção de açúcar e tabaco “não entrasse no mercado exportador em condições competitivas com a das florescentes capitanias do Nordeste brasileiro”. Dentre os fatores apontados pela autora estão: a falta de “investimento inicial de capital no porte necessário à *plantation*”, isso porque a burguesia mercantil metropolitana estava voltada para a produção açucareira do nordeste, já que esta lhe oferecia lucros seguros; e o alto custo da mão-de-obra escrava negra devido ao isolamento geográfico da região<sup>26</sup>. Ciro Cardoso argumenta que “a imensa região [Amazônia colonial] chegou atrasada a uma competição por colonos, capitais, mercados e escravos negros, na qual esteve sistematicamente em inferioridade de condições diante do Brasil”<sup>27</sup>.

O século XVII foi um dos períodos mais difíceis na vida política da colônia. Durante esta centúria o desenvolvimento da indústria açucareira foi cessado devido às invasões holandesas. Além dessa questão militar, Portugal teve que enfrentar a queda no preço do

<sup>23</sup> VIEIRA apud VARNHAGEN, [1927?-1936]. p. 207-208.

<sup>24</sup> FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972. p. 67.

<sup>25</sup> MEIRELES, op. cit., 1960. p.214.

<sup>26</sup> FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991. p. 24.

<sup>27</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984. p. 115.

açúcar – fato decorrente da perda do monopólio. Desta forma, na segunda metade desse século, “a rentabilidade da colônia baixou substancialmente, tanto para o comércio como para o erário lusitanos, ao mesmo tempo que cresciam suas próprias dificuldades de administração e defesa”<sup>28</sup>. Diante de tal cenário, as terras que tinham sido conquistadas (durante o apogeu do açúcar) foram deixadas à margem. Nessa situação estava o Estado do Maranhão, já que em decorrência das dificuldades políticas e econômicas, a Coroa portuguesa ficou impossibilitada de assistir as suas colônias do norte. Logo, os colonos do Estado maranhense tiveram de se manter com recursos próprios, enfrentaram com isso grandes obstáculos, pois, como salientou Celso Furtado,

Os solos do Maranhão não apresentavam a mesma fecundidade que os massapés nordestinos para a produção de açúcar. Mas não foi esta a maior dificuldade, e sim a desorganização do mercado do açúcar, fumo e outros produtos tropicais, na segunda metade do século XVII, o que impediu aos colonos do Maranhão dedicarem-se a uma atividade que lhes permitisse iniciar um processo de capitalização e desenvolvimento. As dificuldades eram as mesmas que enfrentavam o conjunto das colônias portuguesas na América, apenas agravadas pelo fato de que eles tentaram começar numa etapa em que os outros consumiam parte do que haviam acumulado anteriormente<sup>29</sup>.

De acordo com Rafael Chambouleyron a questão da decadência/miséria do Estado do Maranhão se tornou um tópico freqüente a partir do final do século XVII<sup>30</sup>. Deste momento em diante, colonos, governantes e clérigos passaram a denunciar a pobreza em que o Estado se encontrava. O cenário de miséria, estagnação e abandono descrito por esses personagens e posteriormente reproduzido pela historiografia contrastou com a imagem de opulência de décadas anteriores, em que se exaltava a fertilidade do solo, o clima, enfim, a exuberante natureza da região.

Chambouleyron se exime de confirmar ou refutar a questão da pobreza no Estado, seu interesse está em compreender os motivos pelos quais tal região foi retratada como uma das mais pobres. Sendo assim, diz que, para os clérigos, colonos e autoridades, a pobreza do Estado do Maranhão ao final do Dezesete era atribuída aos seguintes fatores: insuficiência de homens para o desenvolvimento do Estado; escravização indígena ilegal; falta de escravos para cultivar as lavouras; a má administração dos governadores; e problemas enfrentados pelo comércio, incluindo a falta de moeda corrente e dificuldades na exportação de produtos<sup>31</sup>.

No Estado do Maranhão a moeda de ouro, a de prata e a de coberto só começou a circular a partir de maio de 1749, fato este que causou grande confusão, pois os oficiais da câmara não haviam regulado previamente os preços, os salários e os gêneros, que antes da circulação de moedas eram regulados pelos produtos da terra. No Estado os novelos de algodão eram utilizados como moeda de troca e seu custo era muito elevado – uma vara de pano custava trezentos réis e um rolo de cem varas, trinta mil réis. E, devido à pequena

---

<sup>28</sup> FURTADO, op. cit., p. 65.

<sup>29</sup> FURTADO, op. cit., p. 66.

<sup>30</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael Ivan. *Portuguese colonization of the Amazon region, 1640-1706*. 2005. 334 f. Tese (Doutorado em História) – Sidney Sussex College, University of Cambridge, Cambridge, 2005. p. 100-111.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 102-103.

produção algodoeira, este se tornou um produto muito apreciável, o que concorreu para o escoamento desse produto para a Praça do Grão-Pará, ocasionando protestos dos moradores de São Luís<sup>32</sup>.

Para Chambouleyron os colonos sempre tinham um propósito quando enfatizavam a pobreza do Estado<sup>33</sup>. Nesse sentido, apresentamos o documento abaixo, no qual, em resposta ao governador maranhense (Arthur de Sá e Meneses), o monarca português diz o seguinte:

Arthur de Sá e Meneses, Amigo Eu El Rey vos envio muito saudar. Vi o que me escreveste em carta de 3 de Julho deste Anno acerca da pobresa [sic] em que se achavão os moradores da Cidade de São Luiz do Maranhão por falta de escravos para as suas culturas o que se podia remediar concedendo-lhes os resgates lícitos na forma em que o concedesse o serviço de Deos [sic] e meu, por que faltando-lhes os negros naturaes [sic] ficarião impossibilitados para o descobrimento dos Sertões apareceu-me deservos [sic] que tenho mandado passar varias ordens sobre este particular a que deveis dar cumprimento. Escrita em Lisboa a 15 de Novembro de 1687<sup>34</sup>.

Por intermédio desse documento percebemos que o governador escreveu ao Rei expondo a pobreza em que São Luís se encontrava devido à falta de escravos e solicitava autorização para fazer resgates de índios – este seria o meio de remediar a situação dos moradores. Ao que parece Arthur de Sá e Meneses não obteve resposta favorável, pois o monarca disse já ter mandado emitir ordens a esse respeito (resgates) e que o governador as deveria cumprir.

É provável que a referida falta de escravos se devesse à Lei de 1º de abril de 1680, que declarava livres os gentios, proibia a escravização indígena (por meio de resgate ou de guerra justa) e autorizava somente aos jesuítas a realização de descimentos do sertão<sup>35</sup>. Essa lei foi alterada pelo alvará de 28 de abril de 1688, o qual restaurou alguns pontos da Lei de 1655, e assim passou a ser lícito o cativo indígena, desde que este fosse “índio de corda”<sup>36</sup> ou escravo colocado à venda pelos índios inimigos<sup>37</sup>.

Para Joely Pinheiro, assim como na Capitania de São Paulo, a utilização do “argumento da propaganda ‘pobreza do Maranhão’ era o fator decisivo na utilização do índio como mão-de-obra”<sup>38</sup>. Ela alude por inúmeras vezes que os colonos se valeram da miséria do Estado do Maranhão como forma de conseguirem autorização para resgatar e escravizar indígenas.

---

<sup>32</sup> VIVEIROS, op. cit., p. 32.

<sup>33</sup> CHAMBOULEYRON, op. cit., 2005. p.108.

<sup>34</sup> Livro Grosso do Maranhão. In: *Anais da Biblioteca Nacional*. v. 66. Rio de Janeiro, 1948. p. 78-79. Disponível em: <[www.bn.br/site/pages/bibliotecaDigital/bibsemfronteoras/anais/index.html](http://www.bn.br/site/pages/bibliotecaDigital/bibsemfronteoras/anais/index.html)>. Acesso em: 10 fev. 2010.

<sup>35</sup> Para maiores detalhes acerca da Lei de 1680. Cf. BEOZZO, José Oscar. *Leis e regimentos das missões: política indigenista no Brasil*. São Paulo: Edições Loyola, 1983.

<sup>36</sup> O termo “índio de corda” refere-se aos índios que estavam presos à corda para serem comidos por seus inimigos.

<sup>37</sup> PINHEIRO, Joely Aparecida Ungretti. *Conflitos entre jesuítas e colonos na América portuguesa (1640-1700)*. 2007. 270 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. p. 173-174. Disponível em: <[www.libdigi.unicamp.br/documente/?code=vtls000414730](http://www.libdigi.unicamp.br/documente/?code=vtls000414730)>. Acesso em: 12 jan. 2010.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 133.

Essa situação de pobreza relatada por religiosos, autoridades locais e pelos colonos diferirá da conjuntura verificada ao final do século XVIII e princípio do século XIX, quando a cidade de São Luís experimentou a prosperidade e se destacou no cenário atlântico como a quarta região econômica da América portuguesa<sup>39</sup>. Essa alteração no panorama econômico foi atribuída à política mercantilista implementada por Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal). Este tópico será aprofundado no capítulo seguinte, quando nos referirmos às companhias de comércio.

## 1.2 Mão-de-obra indígena

Por ora, trataremos sobre a mão-de-obra indígena e as disputas que esta gerou entre colonos, religiosos (em especial os jesuítas) e Portugal. No percurso de nosso estudo verificamos que a história do Estado do Maranhão está atrelada à história dos indígenas, é praticamente impossível se referir a este Estado sem mencionar a presença dos ameríndios. A utilização de sua força de trabalho (escrava, forra ou livre) suscitou diversos debates entre colonos, ordens religiosas e a Coroa portuguesa. O indígena teve um papel fundamental na ocupação e manutenção da região para os portugueses. Ele atuou “como soldado promovendo a defesa e a posse do território”; trabalhou no transporte de canoas e como guia nas jornadas e expedições; foi utilizado nas lavouras de tabaco, cana-de-açúcar, na extração do cravo e da baunilha, etc. Enfim, foi considerado um elemento fundamental da expansão portuguesa na Amazônia colonial<sup>40</sup>.

Desde o século XVI a Coroa portuguesa vinha publicando leis no sentido de proibir a escravização indígena. Leis essas que permitiam apenas em circunstâncias especiais o cativo indígena: por guerra justa e por resgate de índios já condenados a morte<sup>41</sup>. Mas a historiografia demonstra como colonizadores – que não raro contavam com o apoio de autoridades locais –, a partir do momento em que Portugal começou a baixar leis e decretos reprimindo o cativo indígena, utilizaram de artifícios para poderem escravizar índios. Os pretextos utilizados para as incursões nos “sertões” foram diversos, tais como: expedições para o descobrimento de prata e pedras preciosas e recaptura de índios fugidos. Referindo-se à Capitania de São Paulo, John Monteiro assinala que “Quaisquer que fossem os pretextos adotados pelos colonos para justificar suas incursões, o objetivo maior dos paulistas era claramente o de aprisionar Carijó, ou Guarani, que habitavam um vasto território ao sul e sudoeste de São Paulo”<sup>42</sup>.

Para Hélio Vianna as tropas de resgate, no Estado do Maranhão, sob fúteis pretextos devastaram aldeias e capturaram a força os moradores, sendo os mesmos empregados em fazendas e engenhos do Pará e Maranhão. Alegando que iam “resgatar índios já escravizados

---

<sup>39</sup> MOTA, Antonia da Silva. Aspectos da cultura material nos inventários post-mortem da capitania do Maranhão, séculos XVIII e XIX. In: *Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*. Lisboa, 2005. p. 2. Disponível em: <[http://cvc.instituto.camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat\\_view/75-coloquios\\_e\\_congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html](http://cvc.instituto.camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat_view/75-coloquios_e_congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html)>. Acesso em: 23 jan. 2010.

<sup>40</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 112.

<sup>41</sup> VIANNA, Hélio. *História do Brasil*. 15. Ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1994. p. 173.

<sup>42</sup> Cf. MONTEIRO, John Manuel. *Os negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 61.

por outros índios ou condenados à morte por seus inimigos, provocaram-nos a fim de poder apresentar a guerra como justa, submetendo à escravidão os vencidos, de acordo com a permissão contida na legislação da época”<sup>43</sup>.

Conflitos entre jesuítas e colonos ocorreram em diversas capitanias e, assim como no Estado do Maranhão, a divergência girava em torno da escravização ilegal do indígena e do controle dessa mão-de-obra, que, no entender de José Beozzo, “A questão da mão-de-obra está no centro da problemática da colonização e é por aí que se infiltraram as práticas de escravização dos índios”<sup>44</sup>. Embora em outras áreas da América portuguesa tenham existido conflitos entre ordens religiosas e colonos pelo controle da mão-de-obra indígena, foi no Estado do Maranhão que por mais tempo se deu o confronto entre jesuítas e colonos<sup>45</sup>. No entender de Jaime Cortesão, a interferência dos padres inacianos na questão da mão-de-obra indígena e os conflitos estabelecidos entre estes e os colonos “constituem aliás um dos factos [sic] mais característicos da história do Estado do Maranhão, até meados do século XVIII, tanto pelo que respeita ao seu desenvolvimento econômico como à formação do espírito de autonomia”<sup>46</sup>.

No Estado do Maranhão os padres inacianos ganharam mais apoio da Coroa portuguesa quando da publicação da Lei de 1680. Esta possibilitou aos jesuítas maior controle sobre a mão-de-obra indígena, já que o cativo de qualquer ameríndio estava proibido e os chamados prisioneiros de guerra justa seriam apenas prisioneiros e não escravos e todas as missões ficavam a cargo exclusivo dos jesuítas<sup>47</sup>. Essa legislação foi o resultado de queixas constantes das missões religiosas junto às autoridades portuguesas.

A Lei de 1680 provocou a insatisfação dos colonos, porque, mais do que nunca, teriam que recorrer aos inacianos para conseguirem trabalhadores para suas lavouras. Portugal, tentando remediar os efeitos dessa lei, autorizou em 1682 a criação da primeira companhia de comércio para o Estado do Maranhão, e sua incumbência principal seria a inserção de mão-de-obra africana na região. De acordo com Vianna o que determinou a instituição dessa companhia de comércio foi “[...] A necessidade de introdução de escravos africanos, a fim de impedir ou dificultar a escravização dos indígenas, ali sempre praticada, apesar de todas as proibições [...]”<sup>48</sup>. No entanto, essa companhia não obteve êxito em seu propósito, acarretando na revolta dos moradores da capitania maranhense, o que culminou com a expulsão dos jesuítas. Para Beozzo os moradores de São Luís utilizaram o monopólio concedido a Companhia de Comércio do Estado do Maranhão como pretexto para a revolta<sup>49</sup>.

Arthur Cezar Ferreira Reis assinala que os jesuítas, ao defenderem a liberdade dos indígenas, entraram em confronto com os colonos, e estes acusavam os inacianos de impedirem o desenvolvimento do Maranhão, uma vez que

Os colonos viam no gentio a energia de que careciam para tratar a terra e coletar a especiaria, vendável nos mercados consumidores do Velho Mundo. O gentio era mão-de-obra. Entravam em choque, portanto, duas mentalidades que se não podiam conciliar de vez que a conciliação, na base

---

<sup>43</sup> VIANNA, op. cit., p. 178.

<sup>44</sup> BEOZZO, op. cit., p. 14.

<sup>45</sup> VIANNA, op. cit., p. 235.

<sup>46</sup> CORTESÃO, Jaime. *História da expansão portuguesa*. [Lisboa]: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1993. 4 v. p.458.

<sup>47</sup> BEOZZO, op. cit., p. 106.

<sup>48</sup> VIANNA, op. cit., p. 173.

<sup>49</sup> BEOZZO, op. cit., p. 43.



da existência de braços, só poderia ser obtida com a existência de outra escravização: a do africano importado<sup>50</sup>.

Joely Pinheiro, ao focar seu trabalho no confronto entre jesuítas e colonos durante a segunda metade do século XVII, estabeleceu um comparativo entre as desavenças desses grupos nas capitanias de São Paulo, Maranhão e Rio de Janeiro. Em linhas gerais, a autora afirma que os conflitos entre os inácianos e os colonos surgiram por causa da escravização dos indígenas. Os padres da Companhia de Jesus eram contrários à escravidão dos gentios e lutaram pela total liberdade destes. Outro motivo que ocasionou o embate entre esses personagens foi o fato de os jesuítas constituírem uma força econômica, pois,

No Maranhão, no Rio de Janeiro e em São Paulo, os padres possuíam terras e dedicavam-se à agricultura, criação de gado e outras atividades. Não só produziam para o próprio sustento e da missão, mas também, para o comércio e para a exportação; estavam isentos de várias tributações e fretes, e com mão-de-obra disponível na quantidade desejada. Com isso, a produção de gêneros que os jesuítas comercializavam, alcançavam preços mais competitivos, e seus gastos com insumos eram mínimos. A concorrência com os colonos era quase desleal e desencadeou vários recorrentes atritos entre os jesuítas e colonos<sup>51</sup>.

As reações mais incisivas contra qualquer legislação que favorecesse o índio provinham das regiões que estavam “à margem do núcleo central e mais próspero da colônia, Bahia e Pernambuco”<sup>52</sup>. E à margem desse núcleo estava, entre outras, Rio de Janeiro, São Paulo e Maranhão. Embora nessas regiões existissem atividades econômicas e mercantis, “essas capitanias não obtiveram expressividade econômica relevante até o final do século XVIII e início do XIX”<sup>53</sup>. Assim, a pobreza da população dificultava a importação de escravos africanos e com isso o indígena se transformou na mão-de-obra predileta.

Segundo Stuart Schwartz, a escravidão dos aborígenes foi “um momento fugaz na história da agricultura colonial de exportação do Nordeste”<sup>54</sup>. Sua assertiva diz respeito ao nordeste açucareiro; deste modo, supomos que o mesmo não possa ser dito em relação ao Estado do Maranhão. Tendo em vista que na Capitania do Maranhão, até metade do século XVIII, a utilização da mão-de-obra indígena (escrava, forra ou livre) foi de suma importância e, como assinala Nádia Farage, no interior do Pará, durante o período pombalino “o trabalho indígena ali persistiu, não de forma residual, mas fundamental para a economia extrativista”<sup>55</sup>. Referindo-se ao início do século XVIII, Ciro Cardoso argumenta que a dependência do ameríndio no Pará era total, eles eram utilizados no setor econômico, militar, etc. “É assim que, ao ser criado o primeiro açougue público de Belém em 1726, imediatamente a Câmara da

---

<sup>50</sup> REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Estado do Maranhão. Catequese do gentio. Rebeliões. Pacificação. In: LYRA, A. Tavares. *Sinopse histórica da capitania do Rio Grande do Norte (1500-1800)*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950. p.37.

<sup>51</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 213.

<sup>52</sup> BEOZZO, op. cit., p. 20.

<sup>53</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 209-210.

<sup>54</sup> SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 57.

<sup>55</sup> FARAGE, op. cit., p. 39.

cidade solicitou ao rei – e os obteve em 1727 – 24 índios da aldeia de Caiá, em Marajó, para a condução do gado a ser abatido”<sup>56</sup>.

Nem todo trabalhador indígena era escravo. Os livres ofereciam sua força de trabalho em troca de salários, ferramentas ou panos, sendo que aos jesuítas cabia a administração da jornada de trabalho e o recebimento de pagamentos<sup>57</sup>. No entanto, Ciro Cardoso assinala que o trabalhador indígena livre, que deveria ser remunerado, sofria com os freqüentes abusos, muitas vezes trabalhando de graça. Os excessos, não raro, vinham da parte de governantes. Para Schwartz o sistema de assalariamento criado para integrar o índio à sociedade colonial foi um fracasso, pois

Os nativos freqüentemente mostravam-se relutantes em participar do mercado de trabalho; ademais, os portugueses não permitiam que esse mercado funcionasse de maneira realmente livre, uma vez que os salários pagos aos índios eram sempre inferiores aos valores vigentes<sup>58</sup>.

Comparando os salários dos nativos com os dos trabalhadores brancos, o autor afirma que um índio carpinteiro recebia apenas 20% do valor pago a um mesmo trabalhador branco. No decorrer dos Seiscentos o ameríndio recebia por dia somente \$020 réis e, se fosse especializado, \$030, e, em Salvador, na década de 1630, a câmara municipal “pagou a trabalhadores nativos um salário diário de \$030, e os aborígenes da Paraíba podiam ser pagos com mandioca e tecidos no valor de \$015 diários. Os escravos negros, em contraste, podiam ganhar em média \$240 réis por dia”<sup>59</sup>. Vale ressaltar que quando os índios recebiam por seu serviço em geral era em espécie – farinha de mandioca, tecidos, ferramentas álcool, etc. – e não em dinheiro.

A grande dependência desses trabalhadores indígenas pode em parte ser explicada pela dificuldade que a maioria dos moradores tinha em conseguir escravos africanos, pois boa parte deles não dispunha de condições financeiras para adquirirem cativos da África ou disputar com as demandas dos mesmos para outras áreas coloniais. Assim, os ameríndios foram de grande importância para o desenvolvimento da economia na região.

Uma das constantes queixas dos moradores do Estado do Maranhão era em relação ao preço dos escravos africanos. O alto custo destes foi um dos motivos apresentados pelos colonos para não utilizar os africanos em seus engenhos e lavouras. Farage aponta que “Os implementos e a mão-de-obra escrava negra, devido ao isolamento geográfico da colônia, alcançavam preços muito mais altos do que em Pernambuco ou na Bahia, tornando-os inacessíveis aos agricultores de parco capital”<sup>60</sup>. De acordo com Meireles uma provisão régia de 24 de fevereiro de 1718 estabeleceu que os cativos africanos inseridos no Estado do Maranhão deveriam ser repartidos entre a capitania paraense e maranhense e que o preço das “peças da índia” seria aumentado de 160 mil réis para 300 mil réis<sup>61</sup> (o valor de 160 mil réis, cobrado pelo escravo africano, vinha sendo praticado desde 1697). Em outra provisão (19 de julho de 1719) o autor informa que

---

<sup>56</sup> CARDOSO, op. cit., p.99.

<sup>57</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 210.

<sup>58</sup> SCHWARTZ, op. cit., p. 70.

<sup>59</sup> SCHWARTZ, loc. cit.

<sup>60</sup> FARAGE, op. cit., p. 24.

<sup>61</sup> MEIRELES, Mário Martins. *Os negros do Maranhão*. São Luís: UFMA, 1983. p.13.

[...] era comunicado ao Governador e Capitão General do Estado, Bernardo Pereira de Berredo e Castro [...] que, por não ter sido bem aceito o preço de 300\$000 posto a cada escravo para acautelar o preço da real fazenda, por estarem os moradores acostumados ao de 160\$000..., se as câmaras não quiserem os escravos por aquele preço, venda-os aos particulares; e mais com a recomendação intimidativa de fazer saber às mesmas câmaras que el-rei enviava os escravos só para benefício dos povos, mas que deixará de fazê-lo se o não quiserem por aquele preço<sup>62</sup>.

Continuando a investigar os valores pelos quais os escravos africanos foram comercializados no Estado do Maranhão, Meireles verificou que, em 1694, o então governador e capitão-general Antônio d'Albuquerque Coelho de Carvalho negociou com a Companhia de Cachéu a introdução de cento e quarenta e cinco negros, sendo que cada escravo custaria 55 mil réis<sup>63</sup>.

Para a década de noventa do século XVII, Kátia Mattoso (por intermédio de duas tabelas) apontou que na região das Minas Gerais um escravo africano era comercializado por 50 mil réis, o mesmo valor era praticado na Bahia por esse período. Já em 1703 a autora observa que na região mineira – devido à demanda por mão-de-obra – o preço do cativo subiu para 450 mil réis, ao passo que na Bahia em 1705 se gastava 200 mil réis por um escravo<sup>64</sup>.

Estamos cientes de que o preço de um escravo dependia de uma série de variáveis – concorrência, distância do porto de embarque para o local da venda, especulação, conjuntura econômica e ainda idade, sexo, saúde e qualificação profissional do cativo<sup>65</sup> –, entretanto nossa intenção foi somente comparar os preços dos cativos africanos em algumas capitâneas do Brasil com os praticados no Estado do Maranhão e, desse modo, perceber se os valores cobrados pela mão-de-obra africana nas referidas localidades eram tão díspares, e não pormenorizar discussões acerca da variação dos preços dos cativos africanos na América portuguesa.

### 1.3 Escravidão africana

Percebemos que no decorrer dos séculos XVI e XVII a mão-de-obra indígena foi predominante no Estado do Maranhão, porém isso não significa que ela tenha sido a única, uma vez que não podemos negligenciar a presença dos escravos africanos nesse Estado.

Até a segunda metade do século XVIII a população cativa africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão foi pouco expressiva. Não é possível precisar a data exata em que os primeiros escravos africanos foram inseridos nesse Estado. Alguns autores apontam que os primeiros aportaram na região por intermédio de ingleses (século XVII)<sup>66</sup>. Segundo Mário Martins Meireles, tanto os escravos africanos quanto o tráfico negreiro já existiam no Maranhão há pelo menos cem anos antes da criação da Companhia Geral do Grão-Pará e

---

<sup>62</sup> MEIRELES, op. cit., 1983. p.13.

<sup>63</sup> Ibidem, p.16-17.

<sup>64</sup> MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990. p. 91- 92.

<sup>65</sup> Ibidem, p. 77-78.

<sup>66</sup> BEZZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001. p. 21.

Maranhão (1755), “[...] haja vista que já em 1655 se criava, em São Luís, um cargo de Juiz da Saúde para, dentro de suas atribuições, visitar os navios que chegavam com negros, naturalmente em não muito bom estado de sanidade [...]”<sup>67</sup>. Ferreira Reis argumenta que no século XVII eram raros os negros inseridos no Maranhão, pois faltavam capitais para pagá-los e “Não havia relações mercantis sistemáticas entre o Maranhão e a costa africana. Os negros que chegavam eram trazidos por uma ou outra embarcação que, esporadicamente, tocava em São Luís”<sup>68</sup>.

Vicente Salles<sup>69</sup>, entre outros autores, aponta que a inserção de escravos africanos na região, antes do advento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, foi irregular e em pequenas quantidades, e Bezerra Neto pontua que por cerca de trinta anos (1692-1721) o contingente de cativos traficados entre a África e a Amazônia portuguesa foram modestos, “constituindo-se o próprio tráfico em atividade irregular e pouco constante”<sup>70</sup>.

Percebe-se que ao menos desde o final do século XVII a Fazenda Real procurava tornar regular a entrada de escravos africanos no Estado do Maranhão, a fim de que estes pudessem solucionar os constantes problemas para se adquirir mão-de-obra. Nesse sentido, o Regimento das Missões de 1680 continha um item tratando da inserção de escravos negros no Estado, e esse segundo despacho dessa legislação dizia o seguinte:

Que todos os anos se metam no Estado do Maranhão quinhentos ou seiscentos negros, para suprirem os escravos que se faziam no sertão; os quais negros se venderão aos moradores por preços muito moderados e a largo tempo. E Sua Alteza os pagará aqui aos mercadores, com que se fez este contrato, para o qual lhes tem já consignado os efeitos de que se hão-de embolsar<sup>71</sup>.

De acordo com José Beozzo essa introdução de cativos negros prevista no Regimento foi insuficiente e não conseguiu suprir as necessidades dos moradores, logo “não alterou substancialmente as condições do mercado de mão-de-obra”<sup>72</sup>. Isso significa que os indígenas continuaram sendo os principais trabalhadores.

No Livro Grosso do Maranhão<sup>73</sup> (doravante LGM) também se verifica a preocupação do monarca português com a inserção de escravos negros e o modo como são repartidos entre as capitânicas do Estado; é o que percebemos por essa correspondência datada de 10 de dezembro de 1695:

[...] E porque os Officiaes da Camara do Gram Pará me representarão tambem [sic] a grande necessidade que aquella Capitania tem de escravos para o trabalho das lavouras de que depende o augmentarem [sic] se os

---

<sup>67</sup> MEIRELES, op. cit., 1983. p.21.

<sup>68</sup> REIS, op. cit., 1950. p.32.

<sup>69</sup> Cf. SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV, 1971.

<sup>70</sup> BEZERRA NETO, op. cit., p. 23.

<sup>71</sup> Lei de 1º de abril de 1680 apud Beozzo, 1983.

<sup>72</sup> BEOZZO, op. cit., p. 47.

<sup>73</sup> O Livro Grosso do Maranhão é constituído por uma coletânea de cartas régias, alvarás, decisões e outros atos normativos remetidos de Portugal para o antigo Estado do Maranhão. Tais documentos cobrem o período de 1646 a 1745.

engenhos do Assucar [sic] em utilidade daquelles moradores e das rendas reaes, Me pareceu ordenar-vos que dos escravos que se meterem nesse Estado façaes [sic] igual repartição assim na escolha, como no numero delles, ficando a metade nessa Cidade do Maranhão e a outra a metade va para a Capitania do Pará, a qual repartição não somente faça pelos Senhores de engenho, mas [sic] tambem pelos lavradores<sup>74</sup>.

E em 26 de fevereiro de 1709 no LGM temos a resposta do rei português a uma solicitação de um morador do Pará, e ela diz o seguinte:

Christovão da Costa Freire, Amigo Eu El-Rei vos ínvio muito saudar, por parte de Jose da Cunha Deça morador na Cidade do Pará se me representou aqui que por lhe falecerem a maior parte dos escravos que tinha no engenho que tinha no districto da mesma cidade de fazer assucar [sic], e por lhe fugirem outros, ficara impossibilitado para aproveitar na Fabrica delle os copiosos canaviaes [sic] próprios [sic] e dos lavradores obrigados ao mesmo engenho, e juntamente para continuar na cultura das ditas cannas em grande prejuízo seu, e dos lavradores, por não haver outro engenho em tal districto, pedindo-Me que para poder continuar com a fabrica [sic] delle, lhe mandasse do primeiro Navio que fosse a esse Estado dar vinte pretos pagando-os em tempo de trez annos [sic]; E pareceu-Me ordenar-vos por esta que, constando-vos que o dito Jose da Cunha Deça se applica a por todo o cuidado na moenda do dito seu engenho, lhos mandei dar dos Negros que forem por conta de Minha Fazenda a esse Estado, pagando-os em termo de três annos, na forma que se observa com os moradores desse Estado<sup>75</sup>.

Esses são apenas dois exemplos que demonstram a utilização de escravos negros nas lavouras e engenhos do Estado do Maranhão, antes da criação da CGGPM, assim como as sucessivas tentativas da Coroa portuguesa em atender as freqüentes solicitações de seus vassallos por mão-de-obra. Tais evidências indicam a preocupação de Portugal com o desenvolvimento econômico do Estado.

No entender de Joely Pinheiro, na última década do século XVII Portugal passou a ver o escravo negro – e não mais o índio – como o “principal agente para o desenvolvimento e conservação do Estado” do Maranhão. Afirmo, ainda, que ao final desse século a questão central tratada na documentação analisada por ela girava em torno do preço dos escravos africanos e da divisão destes entres as capitánias paraense e maranhense. No caso indígena, argumenta que “embora seja visto como mão-de-obra nas lavouras de cravo e baunilha e no fabrico do anil passa a ser designado para as fortalezas e fortes, para auxiliar na defesa do vasto território amazônico [...]”<sup>76</sup>.

Vimos que criado como um Estado separado do restante do Brasil, em decorrência de fatores geográficos, o Estado do Maranhão foi considerado um dos mais pobres da América portuguesa. Essa tão afamada pobreza, em geral, foi utilizada como pretexto para que os

---

<sup>74</sup> Livro Grosso do Maranhão, op. cit., p. 156-157.

<sup>75</sup> Ibidem, p. 33-34.

<sup>76</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 175.

colonos obtivessem autorização régia para a realização de resgates. E diante da utilização desenfreada do índio como mão-de-obra se opuseram os jesuítas.

Debatendo a questão do cativo/liberdade dos silvícolas, colonos e padres inacianos mediram força até o século XVIII. Sendo que, ora a legislação indígena pedia a favor das solicitações dos religiosos, ora pedia para o lado dos colonos.

E em decorrência de toda a questão envolvendo a mão-de-obra indígena, Portugal tentou por meio de leis, companhias de comércio e pela concessão de assento a particulares a inserção regular do escravo africano no Estado do Maranhão. Entretanto, apesar de todos os esforços, não obteve sucesso, pois somente na segunda metade do século XVIII a entrada de cativos africanos se dará de forma regular nessa região.

## CAPÍTULO II

### COMPANHIAS DE COMÉRCIO NO ESTADO DO MARANHÃO

As companhias de comércio foram utilizadas para desenvolver economicamente os espaços ultramarinos portugueses, sendo consideradas instrumentos ideais no atendimento de duas orientações da ideologia mercantilista: monopólio e fomento. Elas

permitted equacionar, ao mesmo tempo, três itens essenciais: o controle monopolístico da circulação, o incentivo mercantil às produções coloniais de interesse comercial e o tráfico de escravos. Em todas essas atividades estava presente o monopólio como forma de assegurar a prática de ‘comprar barato e vender caro’, inerente ao Mercantilismo<sup>1</sup>.

Com relação à América portuguesa, a companhia comercial que inaugurou todo o processo de estanco<sup>2</sup> português foi a Companhia Geral do Comércio do Brasil – criada em 1649. O estanco foi a denominação utilizada para o monopólio atribuído às companhias de comércio. Nesse sentido duas companhias comerciais foram organizadas com o intuito de promover o desenvolvimento econômico do Estado do Grão-Pará e Maranhão: a Companhia de Comércio do Maranhão (1682) e a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755)<sup>3</sup>. Ambas procuraram resolver uma questão central do Estado, o acesso à mão-de-obra. Atuando em conjunturas políticas diferentes, cada qual suscitou protestos, disputas e até revoltas, que envolveram ordens religiosas, colonos e representantes da Coroa portuguesa.

De acordo com Antonio Caetano, as companhias lusitanas se formaram a partir de uma aliança entre Estado e grupos comerciais, mas elas

[...] acabaram se tornando um “poder paralelo” mesmo nos domínios ultramarinos. Aqueles que nele se envolviam conseguiam privilégios de introdução de gêneros e exclusivos comerciais. Promessas de abastecimento das regiões coloniais eram tomadas como justificativas para legitimar a sua aplicação. E a coroa portuguesa se posicionava como a grande agenciadora e organizadora das políticas monopolistas<sup>4</sup>.

Na ótica de Francisco Falcon, as companhias de comércio foram instrumentos do mercantilismo e, como tal, “tiveram uma atuação em nada desprezível”. Ele critica o fato de alguns estudiosos, ao questionarem o papel desempenhado pelas companhias, se valerem de

---

<sup>1</sup> FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982, p. 469-470.

<sup>2</sup> SALLES, Vicente. *O negro no Pará*. Rio de Janeiro: FGV, Universidade do Pará, 1971, p. 27-31.

<sup>3</sup> CAETANO, Antonio Felipe Pereira. *Entre drogas e cachaça: a política colonial e as tensões na América portuguesa (Capitania do Rio de Janeiro e Estado do Maranhão e Grão-Pará, 1640-1710)*. 2008. 374 f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: <<http://www.btdt.ufpe.br>>. Acesso em: 12/01/2010, p. 237.

<sup>4</sup>Ibidem, p. 237.

argumentos anacrônicos, como a crítica ao fato de elas não serem liberais. Para Falcon era “exatamente esse ‘não serem liberais’ que, [...] [representava] o dado mais importante, pois [era] aí que se definia o seu caráter mercantilista típico”<sup>5</sup>. Ou seja, asseguravam o monopólio comercial e enviavam os lucros obtidos para uma minoria de comerciantes metropolitanos.

As companhias de comércio lusitanas gozavam de amplos poderes e atribuições, que claramente consubstanciavam “a estreita associação, autêntica simbiose, entre o público e o privado, o Estado e os particulares, em função de objetivos comuns ou complementares”<sup>6</sup>.

## 2.1 A Companhia de Comércio do Maranhão (1682-1684)

Como apontamos no capítulo anterior, a Lei de 1680 só agravou ainda mais a insatisfação dos colonos do Estado do Maranhão com os jesuítas, principalmente porque ficaram dependentes destes para adquirirem mão-de-obra para suas lavouras. Joely Pinheiro argumenta que

A situação havia se agravado no Maranhão graças às leis que regiam a repartição e a liberdade dos índios, causando disputas entre jesuítas, colonos, autoridades e governadores (os governadores estavam proibidos de praticar o comércio de qualquer espécie) [...] Em provisão de primeiro de abril de 1680, o Príncipe Regente apesar de tentar apaziguar os ânimos dos moradores prometendo a entrada de negros africanos no Maranhão, por outro lado, ao legislar sobre a repartição dos índios reafirma a supremacia da Companhia de Jesus. De um modo geral, esse conjunto de leis de 1680 tentava resolver o problema da mão-de-obra, ao legislar sobre a entrada de escravos africanos no Maranhão. Essa lei extinguiu a escravidão, os resgates e os cativeiros (mesmo os de guerra justa). A lei de 1680 foi recebida com grande desgosto e contribuiu para agravar a situação que chegaria ao limite máximo quando da instalação do estanco e da Companhia de Comércio do Maranhão e Grão-Pará em 1682<sup>7</sup>.

Procurando amenizar os efeitos dessa lei, o monarca português, através do alvará de 12 de fevereiro de 1682, celebrou com uma companhia de negociantes lusitanos o estanco da Companhia de Comércio do Maranhão. Com a instituição desta companhia, a Coroa portuguesa tanto procurou resolver os problemas locais em torno da reposição e do controle da mão-de-obra, quanto conectar áreas comerciais “com o desenvolvimento da praça de Cacheu e da própria Guiné”<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> FALCON, op. cit., p. 472.

<sup>6</sup> FALCON, op. cit., p. 473.

<sup>7</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 154-155.

<sup>8</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). *Revista Brasileira História*. São Paulo: ano/v. 26, n. 52, p. 79-114, dez. 2006, p. 95.



O alvará determinava que no prazo de vinte anos a companhia deveria inserir dez mil negros no Estado do Maranhão “a razão de quinhentos por ano, se tantos forem necessários para as fábricas e lavouras dos moradores”<sup>9</sup>. Só a essa empresa caberia o fornecimento de fazendas e de todos os gêneros de consumo que os moradores, seus estabelecimentos, suas fábricas e lavouras necessitassem. Também ficou estabelecido que os negros, as fazendas e os gêneros seriam vendidos a preço de tabela. Os escravos, ou melhor, “um negro, peça da Índia” deveria ser vendido a cem mil réis e “outros, conforme a qualidade”<sup>10</sup>. Aos moradores deveriam ser dados prazos para o pagamento dos mesmos. O artigo 6º e 7º do estatuto da companhia estabelecia o seguinte:

Fica proibido a todos os vassallos do Reino, ilhas e conquistas o comércio do dito Estado pelo espaço de vinte anos, durante os quais nenhuma pessoa de qualquer condição que seja poderá levar ou mandar ao mesmo Estado navios e negros nem fazendas ou gêneros alguns, ficando todo o suprimento a cargo dos assentistas somente.

Esta condição publicar-se-á no Reino para que a proibição conste a todos<sup>11</sup>.

Os privilégios concedidos à Companhia de Comércio desagradaram os mercadores do Maranhão, principalmente o supracitado, que proibia aos vassallos da Coroa portuguesa o comércio no Estado e fixava o prazo de dois anos “para liquidarem todas as suas transações”<sup>12</sup>. Além da proibição do comércio direto entre o Maranhão e o reino – todas as transações comerciais seriam intermediadas pela companhia –, também se taxou o preço dos produtos e impuseram pena de confisco às embarcações que violassem o bloqueio<sup>13</sup>.

Tais medidas também atingiram aos jesuítas – principais detentores da atividade comercial no Maranhão –, porém, por intermédio de sua Ordem (Companhia de Jesus) em Portugal conseguiram que o monarca português baixasse uma provisão na qual estabelecia que

Os religiosos da Companhia de Jesus continuam a gozar do privilégio de livrarem nas alfândegas e casas de despachos – no Reino, por juramento régio – tudo o que lhes for para sustento, vestimenta [sic] e culto divino de suas igrejas, bem como o que lhes vier de suas lavras, e drogas do sertão, para do seu produto lhes serem remetidos os mencionados provimentos<sup>14</sup>.

Essa provisão favoreceu aos jesuítas, permitiu que ficassem isentos dos rigores do monopólio comercial concedido à Companhia de Comércio do Maranhão<sup>15</sup>. Os privilégios dados a essa companhia – em especial a permissão de fazerem entradas no sertão, assim como

<sup>9</sup> COUTINHO, Milson. *A revolta de Bequimão*. São Luís: Instituto Geia, 2004, p. 163-164.

<sup>10</sup> LISBOA, João Francisco apud CARREIRA, 1983, p. 23.

<sup>11</sup> COUTINHO, op. cit., p. 164.

<sup>12</sup> Ibidem, p. 168-169.

<sup>13</sup> SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 318.

<sup>14</sup> VIVEIROS, op. cit., p. 50.

<sup>15</sup> COUTINHO, op. cit., p. 169.

de terem à sua disposição “100 casais de índios em cada uma das capitanias para o fim de fabricarem víveres e mantimentos para os negros, quando chegassem”<sup>16</sup> –, juntamente com a isenção concedida aos religiosos (jesuítas e capuchos de Santo Antônio), só acirraram os ânimos da população em relação ao estanco e aos inacianos.

Francisco Sá de Meneses – governador do Estado – repeliu energicamente as tentativas de reação às atividades da companhia; no entanto, abusos cometidos por sócios dessa empresa e a descapitalização sofrida pelos moradores mais abastados da região, entre outros fatores, ocasionaram a revolta de Beckman e o fim do estanco em 1684.

O gerente da Companhia de Comércio do Maranhão – Pascoal Jansen – foi acusado de não cumprir o contrato, uma vez que “os escravos prometidos não chegavam; as fazendas eram de má qualidade; os gêneros do país mal pagos pelos agentes do monopólio”<sup>17</sup>; e para piorar a situação “os jesuítas, em obstinação cada vez maior, recusavam-se a dar índios das aldeias”<sup>18</sup>.

Affonso de Taunay argumentou que a Companhia de Comércio do Maranhão, até 1683, não havia introduzido escravo algum na região, fato que também contribuiu para a revolta<sup>19</sup>. De acordo com Vicente Salles, em relação ao tráfico de peças da África, ela não prestou serviços relevantes, pois o comércio negreiro realizado por esse estanco não atendeu aos interesses e nem às necessidades dos colonos que constantemente reclamavam da ausência de mão-de-obra<sup>20</sup>. Antonio Caetano argumenta que o estanco tolheu qualquer possibilidade dos proprietários de terras de

serem alguém na lógica social do mundo ultramarino. As restrições de produtos, a ausência de barcos [...], os preços exorbitantes dos gêneros e os poucos escravos que chegavam naquela localidade, impediam a sua produção, o que os empurrava para uma economia alternativa: a coleta das drogas do sertão<sup>21</sup>.

A Companhia de Comércio do Maranhão, que foi instituída com o intuito de solucionar os problemas decorrentes da escassez de mão-de-obra no Estado do Maranhão, só piorou a situação dos colonos, uma vez que apenas beneficiou os acionistas dessa empresa. E, assim, o descontentamento que se direcionava apenas aos jesuítas foi estendido ao estanco.

Os colonos, juntamente com alguns eclesiásticos, opõem-se ao estanco, que lhes impedia negociar; aos padres da Companhia de Jesus, que lhes impunha sua administração temporal indesejada; à isenção que os inacianos tinham do pagamento do ônus de exportação e ao Governador Francisco de Sá e

---

<sup>16</sup> SIMONSEN, op. cit., p. 318.

<sup>17</sup> SIMONSEN, op. cit., p. 319.

<sup>18</sup> SIMONSEN, op. cit., p. 319.

<sup>19</sup> TAUNAY, Affonso de E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil colonial*. 3 vol. Rio de Janeiro: IHGB, 1941, p. 585.

<sup>20</sup> SALLES, op. cit., p. 32.

<sup>21</sup> CAETANO, op. cit., p. 272.

Menezes, que torna-se um símbolo dos vícios que tiveram quase todos os representantes do poder português no Maranhão<sup>22</sup>.

De acordo como Joely Pinheiro, o “descontentamento com o estanco, a miséria, a fome, o atraso no pagamento dos soldos dos soldados da infantaria, a proibição aos cativeiros do índio (lei de 1680), a impossibilidade de se conseguir escravos africanos”<sup>23</sup>, juntamente com a corrupção dos acionistas da Companhia de Comércio do Maranhão e do governador, fizeram com que os moradores de São Luís se levantassem contra: o estanco; os jesuítas; e o governador.

A data escolhida para o início da revolta foi 24 de fevereiro de 1684 – véspera da procissão de Nosso Senhor dos Passos. E, segundo Milson Coutinho,

Era a Semana Santa, no calendário litúrgico do Maranhão, um dos motivos do deslocamento de muitas famílias residentes no interior para suas casas em São Luís.

Atentos a esse fato, Bequimão<sup>24</sup> e seus liderados logo compreenderam que a garantia de sucesso do movimento estaria na razão direta do maior número de participantes no levante, variados encontros e repetidos conventículos<sup>25</sup>.

A revolta teve como líder o português Manuel Beckman – senhor do engenho de Vera Cruz, no rio Mearim – e, além deste, constam também como líderes: Thomaz Beckman, Eugênio Ribeiro Maranhão, Jorge de Sampaio, Belchior Gonçalves e Francisco Dias Deiró<sup>26</sup>. Os revoltosos contaram com o apoio de diversos setores da população e, entre eles, estavam diversas ordens religiosas. João Francisco Lisboa relatou que diante desse cenário político e social a Igreja estava dividida, com as diversas ordens “debatendo-se umas contra as outras e todas contra a Companhia de Jesus. Os capuchos, os mercedários, carmelitas, franciscanos aderem ao motim, todos num comum protesto contra a política dos irmãos da Companhia<sup>27</sup>.”

Após tomarem o governo, os revoltosos instituíram uma junta governativa denominada “Junta dos Três Estados”. Esta junta foi composta por elementos da nobreza, do clero e do povo. Manuel Beckman e Eugênio Ribeiro Maranhão foram nomeados representantes da nobreza; o vigário-geral Inácio da Fonseca e o frei carmelita Inácio da Assunção, os representantes do clero; e os mecânicos dos misteres Belchior Gonçalves e Francisco Dias Deiró, os representantes do povo<sup>28</sup>. As primeiras medidas dessa junta governativa foram a abolição do estanco, a expulsão dos jesuítas e a deposição do governador-geral Francisco de Sá e Menezes (que se encontrava no Pará) e do capitão-mor Baltasar de Sousa Fernandes<sup>29</sup>.

A revolta de Beckman não encontrou apoio na Capitania do Pará, ficou restrita à capitania maranhense. O governo dos revoltosos – que durou quinze meses – não conseguiu

---

<sup>22</sup> LIBERMAN, Maria. *O levante do Maranhão. Judeu cabeça de motim: Manuel Beckman*. São Paulo: FFLCH/USP, 1983, p. 38.

<sup>23</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 163.

<sup>24</sup> Bequimão foi o outro nome pelo qual Manuel Beckman ficou conhecido.

<sup>25</sup> COUTINHO, op. cit., p. 193.

<sup>26</sup> LIBERMAN, op. cit., p. 87.

<sup>27</sup> LISBOA, João Francisco apud PINHEIRO, p. 164.

<sup>28</sup> CHAMBOULEYRON, op. cit. 2005, p. 135-136.

<sup>29</sup> SIMONSEN, op. cit., p. 319.

solucionar a questão da mão-de-obra, pois “um carregamento com 200 escravos africanos havia chegado ao porto de São Luís; e feita a repartição dos negros entre os moradores, muitos não foram contemplados causando desgosto e indignação”<sup>30</sup>.

Basicamente, a revolta de Beckman resultou de um mal-estar econômico e social dos colonos maranhenses, não configurando “uma primeira demonstração cívica visando à autonomia regional”<sup>31</sup>. Sendo assim, os amotinados enviaram à Corte Thomas Beckman (como representante dos moradores do Maranhão), para que informasse ao monarca sobre o levante. Mas os padres jesuítas expulsos do Maranhão chegaram a Lisboa antes do Beckman. “E o padre Vieira, já velho e enfermo residindo na Bahia, que ainda possuía amigos e admiradores na Corte conseguiu que se dessem especial atenção à demanda dos padres expulsos”<sup>32</sup>.

Na Corte, além das informações advindas dos jesuítas, tinha-se conhecimento dos relatos do governador deposto Francisco de Sá (residente em Belém), e também corria “nos corredores palacianos, [...], a notícia de que o Maranhão bem se poderia perder para Portugal, à vista da proximidade de São Luís de Caiena, possessão francesa”<sup>33</sup>, uma vez que Luís XIV (monarca francês) tinha interesse no vale do Amazonas. Logo assim que chegou à Corte Thomaz Beckman foi preso. O monarca português então nomeou Gomes Freire de Andrade como novo governador do Maranhão.

Gomes Freire desembarcou em São Luís a 15 de maio de 1685 e com ordens de que não castigasse o povo, mas somente os responsáveis pela revolta. A presença do novo governador “esfriou os ânimos daqueles que apoiavam Beckman. O governador havia chegado com uma tropa e os revoltosos começaram a debandar, assim que souberam da prisão de Thomaz Beckman”<sup>34</sup>. Restabelecida a ordem, Gomes Freire considerou por bem abolir definitivamente o estanco e os jesuítas puderam enfim retornar à capitania maranhense.

Dos revoltosos apenas Manuel Beckman e Jorge de Sampaio foram enforcados, pois foram considerados os principais responsáveis pelo levante. Belchior Gonçalves foi açoitado e condenado ao degredo no Reino de Algarves e Thomaz Beckman foi exilado<sup>35</sup>.

## 2.2 A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)

Com o falecimento de D. João V e a ascensão ao trono de D. José I (1750), Portugal e suas possessões ultramarinas vivenciaram um período de mudanças políticas e econômicas. O ministério formado por D. José deparou-se com uma difícil situação econômica herdada da administração anterior, qual seja,

a perda de várias possessões ultramarinas e, conseqüentemente, a diminuição dos rendimentos coloniais; um reino cujas condições impunham a necessidade de ajustes, de forma torná-lo menos defasado em relação aos

---

<sup>30</sup> LISBOA, João Francisco apud PINHEIRO, p. 168.

<sup>31</sup> Livro Grosso do Maranhão, op. cit., p. 14.

<sup>32</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 168.

<sup>33</sup> COUTINHO, op. cit., p. 255-256.

<sup>34</sup> PINHEIRO, op. cit., p. 169.

<sup>35</sup> Ibidem, p. 170.

demais reinos europeus; e por fim um tratado [Tratado de Madri, 1750] definindo os limites de suas possessões ultramarinas, que exigia execução<sup>36</sup>.

De posse do trono, D. José nomeou Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal<sup>37</sup>, como secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. Personagem que se projetou politicamente após o terremoto de Lisboa – ocorrido em 1º de novembro de 1755. As atitudes tomadas por Marquês de Pombal durante esse episódio o elevaram ao posto de secretário de Estado de Negócios do Reino (em 1756) e Presidente do Erário Régio, “na prática, um primeiro-ministro encarregado dos assuntos mais importantes do império”<sup>38</sup>. Segundo Tadeu Resende,

A ação rápida e enérgica do ministro, nas ações de amparo aos sobreviventes e na reconstrução da cidade, produziu uma profunda impressão no Rei, que foi persuadido a manter a capital em Lisboa, a despeito da possibilidade de transferi-la para Coimbra ou outro local qualquer, como chegou a ser sugerido por muitos. A crise trouxe também grande popularidade ao ministro e Dom José passou a depositar nele uma confiança quase cega<sup>39</sup>.

A partir de então, Marquês de Pombal passou a governar em regime absoluto e procurou implementar um programa de reformas políticas, econômicas, administrativas e sociais. Frédéric Mauro aponta que as políticas do primeiro ministro de D. José decorreram de duas preocupações principais: “aumentar a renda da coroa mediante o incentivo ao comércio, especialmente com o Brasil, e reduzir a qualquer preço o déficit da balança comercial global”<sup>40</sup>. Com isso, esperava-se diminuir a dependência econômica de Portugal em relação à Inglaterra.

No que tange ao Estado do Grão-Pará e Maranhão, a administração pombalina tomou várias medidas no sentido de organizar a economia do Estado, tais como: concessão de liberdade aos índios (1755); importação de mão-de-obra escrava africana; povoamento; imigração; expulsão dos jesuítas (1759); “economia e controle fiscal, demarcação de fronteiras, política de fortificação militar, construção e reforma urbana, organização administrativa e judicial, e reforma de ensino”<sup>41</sup>. Todas essas medidas alteraram consideravelmente a realidade da região.

Para dar andamento aos propósitos políticos e econômicos destinados ao desenvolvimento do Estado do Maranhão, o Marquês de Pombal nomeou Francisco Xavier de

---

<sup>36</sup> COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América a partir da colônia – o caso do diretório dos índios (1750-1798)*. 2005. 432 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br>>. Acesso em: 12/01/2010, p. 107.

<sup>37</sup> Sebastião José de Carvalho e Melo só adquiriu o título de Marquês de Pombal em 1769.

<sup>38</sup> MAURO, Frédéric. Portugal e o Brasil: a reorganização do império, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1998. 1v., p. 479.

<sup>39</sup> RESENDE, Tadeu Valdir Freitas de. *A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras*. 2006. 353 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-123916](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-123916)>. Acesso em: 12/01/2010, p. 231.

<sup>40</sup> MAURO, op. cit., p. 495-496.

<sup>41</sup> RESENDE, op. cit., p. 232.

Mendonça Furtado – seu irmão – para o governo. De acordo com Fabiano Santos, o novo capitão-general do Estado foi o “personagem central na retomada da colonização amazônica no período pombalino”<sup>42</sup>. Ele ficou encarregado de realizar os planos da Coroa portuguesa nas conquistas do norte.

Quando assumiu o governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão – em 24 de setembro de 1751 –, Mendonça Furtado já tinha experiência militar e vivência das questões de fronteiras envolvendo portugueses e castelhanos – como soldado, tinha participado de expedições de socorro à colônia de Sacramento (1736) e, após cinco meses na região platina, foi enviado a Pernambuco para auxiliar na defesa da Ilha de Fernando de Noronha, que tinha sido invadida por franceses (1737-1738). Mais tarde, já como tenente, participou de expedições guarda-costas nos Açores e na Ilha de Tenerife. Portanto, ao ser escolhido para governar esse Estado, além do parentesco com o futuro Marquês de Pombal somaram-se requisitos importantes para a função<sup>43</sup>.

Mendonça Furtado como capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão foi incumbido de transferir a sede do Estado – de São Luís para Belém – e consigo trazia as *Instruções Régias Públicas e Secretas*, ou seja, um conjunto de medidas que versava sobre o modo como os assuntos da Coroa portuguesa deveriam ser conduzidos na região<sup>44</sup>. Mauro Cezar Coelho argumenta que nas *Instruções* estavam contidas as linhas mestras da política metropolitana para a Colônia, tais como: “1º Garantir o aumento das povoações; 2º Garantir a amizade e a paz com as populações indígenas; 3º Garantir a liberdade dos índios, revertendo o quadro de desrespeito às leis promulgadas neste sentido”<sup>45</sup>. A liberdade e o uso dessa mão-de-obra indígena eram os principais problemas a serem solucionados no Estado. Sabendo que a liberdade dos silvícolas reduziria a oferta de trabalhadores, as *Instruções* também previam a introdução de escravos africanos. Ciente das reações contrárias que teria acerca da liberdade dos índios, Mendonça Furtado só publicou tal lei em 1755, mesmo ano em que o estatuto da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão foi aprovado pelo monarca português.

A inserção de escravos africanos no Estado era mais uma questão a ser resolvida e, de imediato, o capitão-general percebeu e reportou ao rei a dificuldade de tal empreitada. Devido à pobreza da região, os colonos não tinham recursos para adquirirem tais escravos e se fossem privados da mão-de-obra indígena a situação se agravaria, uma vez que todos “esses homens, se de repente se vissem sem os que eles chamam escravos; as poucas lavouras que há paradas; os outros que não sabem pescar, nem caçar, mortos de fome, sem remédio humano”<sup>46</sup>.

Um dos temas principais do discurso de Mendonça Furtado era o estado de abandono em que se encontrava a região norte da América portuguesa. E para tirá-la dessa situação eram necessárias medidas que, por um lado, recuperassem a economia e, por outro, fortalecessem a administração colonial e a autoridade da metrópole. O governador acreditava que para o Estado do Grão-Pará e Maranhão sair da decadência em que estava era imperativo o incentivo ao trabalho agrícola, também se fazia necessária a introdução de novos gêneros de cultivo, “especialmente aqueles de apelo comercial, como o tabaco e o algodão, e fomentar o comércio”<sup>47</sup>. E, para acudir “ao estado caótico da economia do Grão-Pará e Maranhão”<sup>48</sup>,

---

<sup>42</sup> SANTOS, op. cit., p. 51.

<sup>43</sup> SANTOS, op. cit., p. 52-53.

<sup>44</sup> RESENDE, op. cit., p. 233.

<sup>45</sup> COELHO, op. cit., p. 108.

<sup>46</sup> FURTADO, Francisco Xavier de Mendonça [Ofício ao Rei de Portugal, em 30/11/1751] apud COELHO, p. 111.

<sup>47</sup> COELHO, op. cit., p. 111-112.

<sup>48</sup> CARREIRA, António. *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1982, p. 35.

surgiu a idéia da criação de uma companhia comercial. Segundo Nunes Dias, foi de Mendonça Furtado a idéia de se criar uma companhia comercial para o Estado, enquanto Antônio Carreira questiona tal alegação, mostrando que documentos de 1688 já mencionavam o interesse na formação de companhias de comércio para a região<sup>49</sup>.

Debates à parte, o certo é que a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão foi instituída em 1755, tendo como prioridade a resolução dos problemas do Estado em relação à mão-de-obra. E foi por intermédio da CGGPM que se tentou dinamizar região norte da América portuguesa, especialmente em termos de frequência, volume e controle do comércio colonial e negro<sup>50</sup>.

A Companhia do Grão-Pará e Maranhão foi criada em um contexto de mudanças econômicas e políticas pelas quais passava a América portuguesa, sendo parte da política mercantilista do governo de Pombal. Segundo Francisco Falcon, essa prática mercantilista foi orientada por duas diretrizes: a defesa dos interesses da Coroa portuguesa no tráfico com outros países e a garantia de que os comerciantes nacionais usufríssem do monopólio do comércio colonial. Os fatores alegados por Pombal para justificar a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759) foram o abandono, o atraso e as dificuldades econômicas pelas quais as regiões coloniais passavam<sup>51</sup>.

Dentro da lógica mercantilista, foi concedido à Companhia do Grão-Pará e Maranhão o monopólio (de 1755-1778) da navegação das rotas comerciais negreiras entre São Luis, Belém, Bissau, Cacheu e Ilhas de Cabo Verde, ou seja, o tráfico de africanos, a venda de mercadorias e a compra de gêneros coloniais (algodão, arroz, drogas do sertão, etc.). Antônio Carreira argumenta que ao escolher a sua região de atuação na costa da África – Ilhas de Cabo Verde e suas anexas; costa da Guiné desde o Cabo Branco até o Cabo das Palmas – a companhia levou em conta a proximidade de Lisboa, a vantagem de movimentar grande variedade de produtos africanos e também a possibilidade de colocação de mercadorias euro-asiáticas nessa região<sup>52</sup>. No entanto, ressalta que quando da instituição da CGGPM o seu estatuto mencionava apenas o resgate de escravos nas “Costas de África”, ou seja, só em 1757 a empresa se empenhou em delimitar sua área de atuação, já que “teria reconhecido a alta conveniência em monopolizar os gêneros e as principais mercadorias utilizadas na compra de escravos [na costa da Guiné e Ilhas de Cabo Verde]: os panos de algodão de Cabo Verde”<sup>53</sup>.

Para Nunes Dias, a escolha dessa região se deu por motivo de proteção do patrimônio ultramarino da Coroa, e que Sebastião José de Carvalho aproveitou a CGGPM “para reivindicar exclusivamente para os portugueses o comércio da Guiné e das Ilhas de Cabo Verde”<sup>54</sup>. Pombal temia as atividades comerciais dos ingleses (estabelecidos na parte sul da costa da Guiné) e dos franceses que estavam localizados ao norte, pois ambos faziam resgate de cativos livremente.

Não podemos deixar de levar em consideração que a travessia entre a área de atuação da Companhia na África (Alta Guiné) e o Estado do Maranhão era a menor de todas, e nesse caso menor tempo de viagem poderia indicar menor mortandade de escravos e, por

---

<sup>49</sup> Ibidem, p. 25.

<sup>50</sup> Em muitas regiões do Brasil, como Salvador, o controle do tráfico estava nas mãos de negociantes brasileiros.

<sup>51</sup> FALCON, op. cit., p. 469/471.

<sup>52</sup> CARREIRA, Antônio. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988, p. 101/105. 1v.

<sup>53</sup> CARREIRA, op. cit., 1982, p. 42.

<sup>54</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 2 v., p.20.

consequente, diminuição nos prejuízos. Daniel Domingues da Silva indica que o maior número de desembarque de escravos da Alta Guiné no Maranhão estava relacionado aos padrões de navegação do Atlântico norte<sup>55</sup>. Isto significa que a “preferência” por essa região – isso ocorreu antes e depois da atuação da CGGPM – se deu em decorrência da facilidade de navegação entre as regiões, como nos explica Luiz Felipe Alencastro:

Correnteza mais rápida de todo o litoral brasileiro, atingindo velocidade de 2,5 nós no costão que vai do cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) ao cabo Orange (Amapá), a corrente das Guianas facilitava grandemente a navegação para o Norte. Tamanha a força das águas rolando nessa área que, mesmo com as velas meio arriadas, navios grandes podiam cobrir em três dias as trezentas léguas separando o cabo de São Roque do porto de São Luís. Em contrapartida, a corrente representava um obstáculo quase intransponível à navegação a vela no retorno do Estado do Maranhão ao Estado do Brasil<sup>56</sup>.

A facilidade de navegação para o norte favorecia não só a ligação direta do Estado do Grão-Pará e Maranhão com Portugal – como indicado no capítulo anterior – como também permitia que se navegasse das Ilhas de Cabo Verde para o norte da América portuguesa “sem precisar dar uma extensa volta pelo oceano”. E da mesma forma “dos Estados do Grão-Pará e Rio Negro e Maranhão e Piauí pode-se ir ao Cabo Verde com grande facilidade, e por consequência, à Alta Guiné – apesar da distância – e destes pontos tornava-se fácil a investida marítima a Portugal ou a África Ocidental”<sup>57</sup>.

Designada, em seus estatutos, como corpo político, a CGGPM era administrada por uma diretoria (Junta da Administração) composta de: um provedor, sete deputados, um secretário e três conselheiros. Os diretores deveriam ser todos portugueses natos ou naturalizados, sendo que o provedor e os deputados tinham que ser comerciantes com interesses na companhia, ou seja, com mais de 10.000 cruzados em ações. Essa empresa, além de ter autonomia governativa, também “deliberava como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao rei, único poder político de cuja vontade dependia”<sup>58</sup>. E nos centros de negociação do ultramar ela mantinha feitores (estavam subordinados à administração em Lisboa), que tinham por tarefa assegurar o bom funcionamento da empresa colonial e zelar pela execução de ordens e esquemas de ação mercantil que eram planejadas no reino pelos diretores da companhia<sup>59</sup>.

Nunes Dias aponta que a companhia pombalina desempenhou papel proeminente na região do Grão-Pará e Maranhão, já que através do cultivo de produtos comerciáveis possibilitou a expansão da colonização na Amazônia brasileira. Por meio de sua atividade fomentadora, conseguiu reunir em torno de si grande parte dos lavradores, fixando-os a terra. E foi o cultivo da terra, criado e estimulado pelo giro mercantil que alterou o “complexo

---

<sup>55</sup> SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlanti slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p. 447-501, dez. 2008, p. 487.

<sup>56</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 58.

<sup>57</sup> BARROSO JÚNIOR, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. 2009. 119 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009, p. 54-55.

<sup>58</sup> DIAS, op. cit., 1v., p. 257

<sup>59</sup> Ibidem, p. 270.



fisionômico social, político e econômico” da região. A empresa monopolista impulsionou atividades na agricultura, pecuária, indústria e comércio. Ao desenvolver a produção de animal de corte (bovino) e também ao cultivar artigos tropicais, como algodão, arroz, café, tabaco e cacau, ela contribuiu significativamente para o enriquecimento do patrimônio da Coroa. Esse fato transformou progressivamente o norte do Brasil em um mercado fornecedor de produtos comerciáveis de grande valor<sup>60</sup>.

Foi devido à importação e financiamento de mão-de-obra africana, juntamente com capital e técnica, que a companhia pombalina participou dos resultados da colonização; esta teve início na segunda metade do século XVIII, quando da montagem da empresa agrária que se firmou no comércio a distância. “Através, portanto, da política econômica da aplicação multiplicadora de capitais e da manutenção de força de trabalho, a Companhia transformou-se num poderoso fator de povoamento<sup>61</sup>.”

Segundo Nunes Dias, o mercado produtor de arroz só pôde se firmar devido à política fomentadora da Coroa e da companhia. Ela estimulou os lavradores, com o fornecimento de ferramentas e de escravos (em geral negociados a prazo), além de garantir bons preços aos produtos exportados. Graças a essas medidas, a empresa pombalina organizou a rota atlântica do algodão maranhense. Entre os fatores externos que auxiliaram a economia maranhense naquele momento também se destacam: a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) e a guerra de independência das Treze Colônias (1763-1776), que favoreceram o giro mercantil da CGGPM<sup>62</sup>.

Nunes Dias argumenta que a companhia também colaborou com a defesa do patrimônio da Coroa portuguesa. Não tendo condições financeiras para defender suas colônias, Portugal contou com a ajuda financeira e militar para preservar suas conquistas. Assim, essa empresa pombalina construiu fortalezas em Bissau e Cacheu, foi responsável pelo pagamento da folha secular e eclesiástica, se encarregou da administração das Ilhas de Cabo Verde e da Costa da Guiné e, embora não exercesse a administração das capitanias do Pará e Maranhão, forneceu assistência financeira e ficou incumbida de montar e manter uma rede militar permanente. Deste modo a companhia ajudou o Estado português a manter em definitivo o domínio político sobre esse território, tornando-se, assim, uma instituição vital para a monarquia. A CGGPM estava estreitamente apoiada na Coroa portuguesa, ou seja, ela estava diretamente ligada ao rei e só a ele deveria prestar contas<sup>63</sup>.

### **2.3 Questionamentos acerca da eficácia da CGGPM no desenvolvimento do Estado do Maranhão**

A implementação e a atuação da companhia não agradou a todos. Segundo João Lúcio Azevedo, na colônia era comum a queixa de agricultores e comerciantes, muitos eram os motivos para a insatisfação, e dentre eles estavam a escassez de fazendas (eram importadas de Portugal), o preço reduzido pelo qual os produtos da terra eram adquiridos e,

---

<sup>60</sup> DIAS, op. cit., 2v., p. 58-59.

<sup>61</sup> Ibidem, p. 69-70.

<sup>62</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 1 v., p. 455.

<sup>63</sup> Ibidem, p. 217-228.

os escravos da África, que tinha por obrigação levar, e cuja introdução era o motivo da sua existência, umas vezes não chegavam para as necessidades, outras, se vinham em maior número, não podiam ser vendidos em condições de lucro para a companhia, pela pobreza dos moradores. Na colônia e no reino era igual o descontentamento<sup>64</sup>.

A companhia foi instituída, principalmente, para resolver a problemática questão da mão-de-obra na capitania maranhense, porém ofícios remetidos ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar (Martinho de Mello e Castro) pelo governador do Maranhão, Joaquim de Mello e Póvoas, demonstram que a falta de cativos africanos e também o alto preço pelos quais eram vendidos continuavam a ser um obstáculo para a capitania.

Em ofício enviado em 1774 para o secretário de Estado da Marinha, o governador maranhense mencionou que atendendo a uma ordem real mandou publicar um edital em que ordenava à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão a introdução de maior número de escravos e que os mesmos fossem vendidos a preço de custo, sendo que a esse valor se acrescentaria apenas as despesas com o transporte. A par das negociações realizadas com os duzentos e vinte cativos da corveta Nossa Senhora da Oliveira (a primeira a aportar em São Luis após as novas regras de comercialização), o governador percebeu que os mesmos foram adquiridos por valores elevados, ou seja, os melhores escravos que antes da determinação do rei eram vendidos a cento e vinte mil réis passaram a custar cento e trinta. Póvoas, ciente de que a intenção de D. José I era favorecer a população com cativos mais baratos, proibiu que se praticassem tais preços e concordou que os administradores da companhia realizassem as vendas pelos antigos métodos. Póvoas estava insatisfeito com o novo método de negociação dos escravos, pois além de os mesmos saírem mais caros eram muito velhos e “indignos”. Acusava a administração de Cacheu por enviar cativos em tão deplorável estado, e segundo o governador agiam desta forma porque ambicionavam sempre maiores comissões. E, sendo assim, solicitava que o monarca português tomasse as providências que julgasse necessárias<sup>65</sup>.

Passado algum tempo, Póvoas retornou a escrever para Martinho de Mello e Castro. Mencionava ser de conhecimento de todos que D. José I tinha ordenado que no Estado do Grão-Pará e Maranhão fossem introduzidos cativos a preço de custo – de acordo com Manuel Nunes Dias estas ordens não foram contestadas pela Companhia Geral –, mas desde que o rei impôs esta determinação não entrou uma só corveta com escravatura no Estado e estava para fazer dois anos que o último carregamento tinha aportado em São Luis. Segundo Carreira, a partir de 1774, ano da reclamação de Póvoas, o Pará e o Maranhão sofreram novamente com a falta de mão-de-obra.

Voltava-se a ouvir a voz dos lavradores e dos senhores de engenho a pedir fosse acelerado o fornecimento de mais <<pretos>>. Uma vez as petições vinham directamente [sic] dos interessados; outras provinham dos governantes. Bramavam simultaneamente contra o alto preço exigido pelos <<pretos>>, [...] e contra a escassez de trabalhadores. As importações feitas pelas Companhias estavam muito aquém das exigências do mercado<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> AZEVEDO, João Lúcio. *O Marquês de Pombal e sua época*. São Paulo: Alameda, 2004, p. 339.

<sup>65</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, capitania maranhense, 1774, Setembro, 20, cx. 48, doc. 4665.

<sup>66</sup> CARREIRA, op. cit., 1982, p. 159-160.

A insatisfação acerca da atuação da CGGPM não se dava apenas do lado brasileiro, em margens africanas também existiram queixas. Christiano Barcellos relata que o governador de Cabo Verde, Saldanha Lobo, reclamou que, devido ao monopólio sobre a importação de escravos, a companhia comercializava estes pelo dobro do preço. Fato este que provocava grande falta de cativos na ilha, gerando o abandono da cultura de algodão e a falência das indústrias de panos (uma das principais riquezas)<sup>67</sup>. Em outro trecho dizia que:

Lucta [sic] titânica foi a que elle [Saldanha Lobo] sustentou com a praga de poderosos e soberanos administradores da companhia do Grão Pará e Maranhão, que enriqueciam á custa do que extorquiam ao povo, agravando [sic] ainda os males das crises de 1773 e 1775, que devoraram milhares de pessoas sem o governo atender ás representações d'esse benemérito<sup>68</sup>.

Claudio Shikida é um dos autores que questiona a eficácia da CGGPM. Ao fazer uma releitura das interpretações históricas acerca do papel econômico da mesma (a partir de uma teoria econômica), ele ressalta que até o presente os historiadores não se mostraram decisivos quanto à atuação da companhia no desenvolvimento do norte do Brasil<sup>69</sup>.

Skida considera que Nunes Dias, ao interpretar de forma otimista a atuação da CGGPM na colonização e desenvolvimento do Estado do Grão-Pará e Maranhão,

contrapõe-se a ausência de qualquer cálculo de custo-benefício que demonstre que a opção pelo não monopólio teria de ser preterida. Em outras palavras, são necessários estudos contrafactuais nesta área. Sem estes, é difícil se obter alguma precisão sobre o sucesso (ou não) da companhia no fornecimento deste bem público, a defesa<sup>70</sup>.

Dauril Alden também argumenta o quanto é complicado determinar até que ponto as companhias pombalinas foram produtivas para o Brasil. Ele salienta que “Ambas aumentaram evidentemente os níveis de importação de escravos, tão essenciais para o desenvolvimento agrícola”<sup>71</sup>, assim como tornaram confiáveis os serviços de embarque. Mas ressalta que a Companhia do Grão-Pará e Maranhão não foi capaz de diminuir a dependência que o Amazonas tinha em relação ao cacau e tampouco conseguiu aumentar o volume de suas exportações.

---

<sup>67</sup> Os panos de Cabo Verde eram usados como vestuários e também muito utilizados em cerimônias funerárias e rituais na Costa da Guiné. Sendo bastante requisitados no comércio negreiros. Cf. CARREIRA, António. *Panaria cabo-verdeano-guineense*. Lisboa: Instituto Cabo Verdeano do Livro, 1983.

<sup>68</sup> BARCELLOS, Christiano José de Senna. *Subsídios para a história de Cabo Verde e Guiné*. Academia Real da Ciências de Lisboa, Lisboa, 1905, parte III, p.51/54/72.

<sup>69</sup> SHIKIDA, Claudio. *Apontamento sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007, p. 14.

<sup>70</sup> SHIKIDA, op. cit., p. 10-11.

<sup>71</sup> ALDEN, op. cit., p. 551-552.

Segundo Mathias Assunção, é comum se ressaltar a pobreza em que a capitania maranhense se encontrava e seu posterior desenvolvimento devido à política mercantilista de Pombal e à ação da companhia. Ele concorda que esta criou condições para o desenvolvimento de uma economia regional baseada na *plantation* escravista com a produção voltada para o mercado externo, como ocorria com as capitanias do sudeste e nordeste. Entretanto, se pergunta das conseqüências decorrentes do monopólio comercial e do endividamento sistemático dos fazendeiros, pois estes ficaram muito dependentes da burguesia comercial na capitania maranhense<sup>72</sup>. De acordo com Assunção, o endividamento dos fazendeiros foi visto por alguns autores como sendo resultado da alta lucratividade do comércio colonial; já Raimundo Gaioso e Garcia d'Abranches explicavam que o endividamento e a dependência dos fazendeiros em relação aos negociantes era devido ao alto preço dos escravos<sup>73</sup>. O fato é que até a abertura dos portos (1808) a dependência dos fazendeiros em relação aos negociantes se mantinha. Mas as ações em torno dessa empresa monopolista asseguraram o realinhamento de conexões mercantis entre a Alta Guiné, Senegâmbia, Maranhão e Grão-Pará.

Regina Faria verificou que a dependência do setor agroexportador para com os grandes comerciantes permaneceu no decorrer dos Oitocentos. Estes controlavam o financiamento da produção agrícola desde sua gênese. Inicialmente quem financiou os produtores maranhenses foi o setor comercial da metrópole, sendo que posteriormente foram os grandes comerciantes portugueses estabelecidos na região que realizaram essa função. Logo, ao ser regida pelo capital comercial, “a agroexportação do Maranhão assegurava uma maior acumulação ao grande comércio importador e exportador”<sup>74</sup> em detrimento dos grandes produtores agrícolas, fato que gerava rivalidades entre grandes comerciantes e fazendeiros.

Para a historiografia é consenso de que a Companhia de Comércio do Maranhão não prestou serviço relevante ao extremo norte da América portuguesa. O monopólio comercial concedido a essa empresa só agravou a difícil situação econômica da região, fomentando o descontentamento não só com a companhia, mas também com os jesuítas, eclodindo assim na revolta de Beckman.

Por outro lado a atuação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão gerou muitas controvérsias entre os historiadores. Há os que apregoam que ela foi a responsável por tirar o Estado do Grão-Pará e Maranhão da miséria e promover o florescimento econômico do mesmo – caso de Nunes Dias –, outros, no entanto, ponderam quanto aos feitos da CGGPM, não descartam totalmente os resultados positivos de suas ações, porém ressaltam que ela foi mais eficiente à capitania maranhense – é o caso de Ciro Cardoso<sup>75</sup>. Mas em um ponto a maioria parece concordar: foi a partir da CGGPM que se regularizou a entrada de escravos africanos no Estado do Grão-Pará e Maranhão.

---

<sup>72</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860. In: BÖTTCHER, Nikolaus e HAUSBERGER, Bernd (eds.). *Dinero y negocios en la historia de América Latina*. Frankfurt & Madrid: Vervuert Iberoamericana, p. 287-328, 2000, p. 291.

<sup>73</sup> *Ibidem*, p. 292-293.

<sup>74</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. Descortinando o Maranhão oitocentista. In: COELHO, Mauro Cezar; GOMES, Flávio dos Santos; QUEIROZ, Jonas Marçal; MARIN, Rosa e. Acevedo; PRADO, Geraldo (orgs.). *Meandros da História: trabalho e poder no Pará e Maranhão, séculos XVIII e XIX*. Belém: UNAMAZ, 2005, p. 236.

<sup>75</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984, p. 113.

## CAPÍTULO III

### VOLUMES, ROTAS E PROCEDÊNCIAS: UMA HISTÓRIA DO COMÉRCIO DE ESCRAVOS PARA O MARANHÃO

A proposta deste capítulo é indicar o número de escravos africanos inseridos no Maranhão no decorrer da segunda metade do século XVIII, bem como os portos de origem dos mesmos. Para tanto, recorreremos ao Arquivo Histórico Ultramarino, destacadamente aos mapas de escravatura referentes à capitania maranhense; também nos valem do banco de dados *Slaves Voyges* e de algumas amostras de registros paroquiais da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (MA), tais como: batismos, casamentos e óbitos.

#### 3.1 Volumes e movimentos

Os mapas de escravatura do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)<sup>1</sup> informam que de 1775 até 1799<sup>2</sup> foram inseridos um total de 32.343 escravos no Maranhão – de 1775 até 1784, por intermédio da CGGPM, e de 1785 até 1799, sob forma de contrato e por particulares.

Dos 32.343 cativos introduzidos na capitania maranhense verificamos que para 3.155 não consta o porto de origem, sendo assim, abatemos este valor da quantidade total de escravos, chegando a um total de 29.188 cativos com localidades de embarque definidas. Então, levando em conta apenas os que indicam a localidade de origem, calculamos que dos 29.188 cativos aproximadamente 73% (21.168) provinham de portos africanos e 27% (8.020) eram provenientes de portos brasileiros.

Dentre os portos de origem africanos tivemos: Cabo Verde (19); Costa da Malagueta (40); Costa da Mina (184); Moçambique (371); Benguela (425); Guiné (1.972); Angola (3.237); Cacheu (6.099); e Bissau (8.821). No quadro 1 apresentamos os referidos dados.

---

<sup>1</sup> Os mapas de escravatura são documentos que contêm os seguintes dados: os anos em que entraram embarcações com escravos em São Luis; o nome destas embarcações e de seus capitães; os portos dos quais provinham tais navios; a quantidade de cativos que foram embarcados e que chegaram vivos; a quem o carregamento de escravos estava consignado; o valor de venda de cada escravo e o preço total conseguido pela carga, etc.

<sup>2</sup> Começamos com 1775, pois foi a partir desse ano que encontramos os mapas de escravatura.

**Quadro 1 - Cativos provenientes de portos africanos (1774-1799)**

Portos de Embarque	Anos	Nº de viagens	Nº de cativos desembarcados	%
Angola	1785-1789	8	3.237	15
Benguela	1777	1	425	2
Bissau	1774, 1776, 1777 1778, 1782, 1785 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797, 1799	48	8.821	42
Cabo Verde	1775, 1776	5	19	0,1
Cacheu	1774, 1776, 1777, 1778, 1782, 1785, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1797	32	6.099	29
Costa da Mina	1790	1	184	0,9
Guiné	1781, 1796, 1798	7	1.972	9
Costa da Malagueta	1787	1	40	0,2
Moçambique	1797	1	371	1,8
<b>Soma</b>		<b>104</b>	<b>21.168</b>	<b>100</b>

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), correspondência da capitania maranhense, diversas caixas.

Os portos africanos que sobressaíram no envio de cativos à capitania maranhense foram: Angola com 3.237 (15%); Bissau com 8.821 (42%); e Cacheu com 6.099 (29%). Os demais – Benguela, Cabo Verde, Costa da Mina, Costa da Malagueta<sup>3</sup> e Moçambique – foram pouco relevantes, pois para a maioria consta apenas uma viagem com destino ao Maranhão.

Em relação a Angola verificamos que os cativos provenientes desse porto só começaram a desembarcar em São Luís a partir de 1785 (pós-CGGPM). A ausência de registro desses africanos antes do referido ano talvez se explique pelo fato de a Companhia do Grão-Pará ter cedido o mercado de Angola para a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. António Carreira aponta que a CGGPM resgatou escravos em Angola por dez anos, de 1756 até 1765, mas, com a criação da Companhia de Pernambuco, em 1759, acabou renunciando ao mercado de Angola em favor desta nova companhia pombalina; isso ocorreu não apenas devido a interesses que as empresas tinham em comum (queriam evitar a concorrência), mas em especial “devido à presença nos reinos de Angola e de Benguela, de outros compradores

<sup>3</sup> A Costa da Malagueta atualmente compreende os litorais da Libéria.

independentes, mais activos e talvez mais eficientes”<sup>4</sup>. Decorrido algum tempo a Companhia do Grão-Pará reiniciou o comércio de escravos com a África Centro-Occidental e passou a resgatar cativos no porto de Benguela (de 1772 até 1782)<sup>5</sup>.

As praças de Bissau e Cacheu, como já apontaram diversos autores, foram as duas principais fontes de fornecimento de escravos para o Maranhão, fato corroborado pelos mapas de escravatura. A comercialização desses portos com o Estado do Maranhão foi anterior ao estabelecimento da CGGPM. Rafael Chambouleyron indica a existência de uma conexão Guiné-Maranhão e aponta que esta se tornou explícita em diversos momentos, como em 1685, quando a Coroa portuguesa ordenou que o Conselho Ultramarino “analisasse questões relativas ao comércio de Cacheu e Maranhão”. Segundo sua análise, Portugal tanto visava a estabelecer uma conexão atlântica – o que resolveria problemas da escravização e da escravidão indígena no Maranhão – como também procurava solidificar a sua presença na Guiné<sup>6</sup>. Alberto da Costa e Silva, também aponta que a ligação entre Pará, Maranhão e Rios da Guiné<sup>7</sup> vinha de muito tempo e,

O fato de, ao constituir-se, na época do marquês de Pombal, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, se terem escolhido os portos de Santiago, Cacheu e Bissau como principais fornecedores de escravaria para as praças paraenses e maranhenses [...] poderia indicar, aliás, que o norte e meio norte do Brasil já recebiam, desde algum tempo, ainda que em pequenos números, balantas, bahuns, felupes, mandigas, sapes e outros daquela área<sup>8</sup>.

Cacheu foi uma das primeiras feitorias a ser fortificada (1588), “pelos moradores da época, mesmo sem a ajuda da Coroa [portuguesa]”<sup>9</sup>. Quando a capitania-mor de Cacheu foi criada, em 1630, comportava entre 200 e 300 habitantes, a maior parte sendo composta de mestiços<sup>10</sup>. No período da Restauração (1640), a capitania era considerada a praça mais importante da Guiné, tendo se tornado o principal porto para o embarque de cativos com destino às Américas. Parte da prosperidade dessa praça também se devia ao fato de ter se tornado “o principal ponto de escoamento no Atlântico da escravaria e outros produtos do império do Gabu [Kaabú]”<sup>11</sup>. Entretanto, a presença portuguesa naquela localidade assim como em toda aquela costa foi precária. A tentativa de colonização da região esbarrava na concorrência comercial praticada pelos ingleses, franceses e holandeses e também na reação das populações locais; desta forma, os portugueses não conseguiam ocupar efetivamente os

---

<sup>4</sup> CARREIRA, António. *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982. p.237.

<sup>5</sup> CARREIRA, op. cit., 1982. p.138.

<sup>6</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). *Revista Brasileira História*, São Paulo, ano/v. 26, n. 52, p.79-114, dez. 2006. p.94.

<sup>7</sup> O que os portugueses chamavam de Rios da Guiné é a área compreendida entre o Cabo Verde e o Cabo Mount.

<sup>8</sup> SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002. p.793-794.

<sup>9</sup> PÉLISSIER, Réne. *História da Guiné: portugueses e africanos na Senegâmbia, 1841-1936*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989. p.68. 1 v.

<sup>10</sup> SILVA, Dilma de Melo. *Por entre as Dórcades Encantadas: os Bijagós da Guiné-Bissau*. São Paulo: Terceira Margem, 2000. p.35.

<sup>11</sup> SILVA, op.cit., 2002. p.259.

vários pontos em que tinham se fixado<sup>12</sup>. Portanto, não se deve estranhar o fato da Companhia francesa ter construído uma feitoria em Bissau<sup>13</sup> em 1686 e ainda possuir duas casas de comércio em 1765, ano de atividade da CGGPM, como indica o trecho abaixo.

A nação que he [sic] senhora da Ilha de Bissau o hé tambem não só da navegação do Rio Geba [fica na entrada da Ilha], mas de todo o seu commercio [sic] por aquella [sic] parte; e esta grande vantagem, sendo conhecida da Companhia Franceza [sic], mandou estabelecer na dita Ilha hua [sic] Feitoria de commercio [sic] em 1686, e na forma assimá [referida], da qual ainda no Anno [sic] de 1765 se conservavão [sic] ali duas Cazas [sic] de Negocio, que a Companhia do Pará fez sair daquelle [sic] Dominio desta Coroa; e deu Logo principio a fortaleza a que se lhe havia ordenado [...]<sup>14</sup>

Também não se poderia dizer que a Coroa portuguesa exercia soberania sobre a região, pois era comum os portugueses se verem obrigados a pagar tributos ou dar presentes aos régulos africanos, para que estes permitissem a sua presença<sup>15</sup>. Na correspondência que transcreveremos a seguir o capitão-mor de Cacheu, Paulo Gomes de Abreu Lima, escreveu a Lisboa em 30 de junho de 1707, mencionando os tributos que os moradores de Cacheu e os navios portugueses eram obrigados a pagar aos chefes locais, e reclamando da falta de punição a esse abuso.

Diminutas eram as forças, e atrevido o gentio, pela muita confiança dada por Vidigal Castanho [antigo capitão-mor], vendo-se obrigados os moradores a gastarem os cabedais com ele e os navios a pagarem-lhe enormes tributos, que em tempos antigos constituíam apenas numa pipa de vinho para o rei (régulo), e agora em mais de 120\$000 réis além dos continuados roubos que faziam sem punição alguma<sup>16</sup>.

Vinte anos após a citada correspondência, outro capitão-mor de Cacheu, António de Barros Bezerra, noticiou a Lisboa que o rei de Bissau cobrava de todo vassalo da Coroa portuguesa, que ia a dita ilha negociar, a sua dádiva “E se lhe negam dá pancadas e violentamente toma o que lhe parece, obrigando a lhe comprarem escravos inferiores por exorbitantes preços”<sup>17</sup>.

Maria Esteves aponta que durante o período filipino Cacheu foi o porto mais freqüentado da Costa da Guiné, sendo o local de onde saía o maior número de escravos e a esse porto “se vinha fornecer os navios de Lisboa, da Ilha de Santiago [Cabo Verde] e de

---

<sup>12</sup> ESTEVES, Maria Luisa. *Gonçalo de Gamboa de Aiala, capitão-mor de Cacheu, e o comércio negreiro espanhol (1640-1650)*. Lisboa, 1988. p.4-5.

<sup>13</sup> Segundo Brito, o porto de Bissau só começa a ter alguma importância na estratégia colonizadora de Portugal a partir de 1687. Nesse ano a Coroa portuguesa instalou algumas autoridades em Bissau e assim criou as bases para a futura capitania, que foi criada pelo alvará régio de 15 de março de 1692. Mas Bissau ficou dependente de Cacheu até 1834. Cf. BRITO, Wladimir. Cacheu, ponto de partida para a instalação da administração colonial na Guiné. In: LOPES, Carlos (org.). *Mansas, escravos, grumetes e gentio: Cacheu na encruzilhada de civilizações*. Lisboa: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa, 1993, p. 259.

<sup>14</sup> “Coleção colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania”, IHGB - DL 85,03.11.

<sup>15</sup> ESTEVES, op. cit., p. 5.

<sup>16</sup> CARREIRA, António. *Os portugueses nos rios de Guiné (1500-1900)*. Lisboa, 1984. p. 61.

<sup>17</sup> CARREIRA, op. cit., 1984. p. 61.



Sevilha, para além dos franceses, ingleses e holandeses que, sem licença das autoridades, negociavam directamente com as populações autóctones”<sup>18</sup>.

Em relação a Bissau, data do século XVI a instalação dos comerciantes portugueses nessa ilha e, em 1685, o porto de Bissau já apresentava relativa importância como centro comercial, “para onde começavam a convergir os produtos agrícolas e escravos do interior, das povoações situadas ao longo do rio Geba e ainda alguns das Ilhas de Bijagós”<sup>19</sup>. Porém, só com o alvará real de 15 de março de 1692 se instituiu a Capitania de Bissau<sup>20</sup>. Com esta medida Portugal “procurou fazer frente às dificuldades causadas pelos desentendimentos entre comerciantes e nações estrangeiras, que procuravam fixar-se e traficar na região – franceses e ingleses”<sup>21</sup>.

Na Ilha de Bissau, diversas tentativas de se levantar um forte foram feitas pelos portugueses – em 1687, 1696, 1753 – mas só em 1766, sob a administração da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, consegue-se dar continuidade aos trabalhos. O trecho de um parecer de Martinho de Melo e Castro – no qual revela a situação em que se encontravam as Ilhas de Cabo Verde e costa da África, por mais de um século até a entrega dessas a administração da CGGPM – relatou a necessidade de se construir uma fortaleza na ilha, pois ela se localizava em um ponto de grande importância comercial, cobiçado por outras nações (França).

Entregue a Companhia das referidas Ilhas, e Estabelecimentos da Costa de Africa se lhe inuiu, [sic] que mandasse construir hua Fortaleza na Ilha de Bissau: a dita Ilha hé hum dos mais importantes Estabelecimentos, que tem esta coroa naquella costa: Ella fica na entrada do Rio Geba; a sessenta Legoas de navegação pêlo dito Rio assima [sic] se acha a Povoação de Geba; da qual se faz negocio, para differentes partes daquelle vasto continente; e delle se extrahе [sic] Escravatura, Cera, e Marfim, a troco de Ferro, Aço, Armas, Facas, Traçados, Polvora, Missanga, Coral, Agoa Ardente, Tabaco, e outros effeitos semelhantes [sic]<sup>22</sup>.

A fortaleza ficou pronta em 1773 e em 1775 foi dotada de uma guarnição<sup>23</sup>. René Pélissier faz a seguinte descrição da fortaleza:

está a cem metros do rio, da qual separa uma aldeia <<crístã>> de duas centenas de choupanas, repartidas em ruas. Na ausência de estacada e de tolerâncias abnegadas, os Papéis, que nunca se separam da sua espada ou da sua espingarda, entram armados na feitoria e, a toda a hora do dia ou da noite, penetram, diz-se, nas casas, para pedir o que lhes interessa. [...] Os raros portugueses metropolitanos e os caboverdianos são, portanto, apenas suportados na capital, tanto pelo elemento autóctone, os Papéis da ilha, como pelos lusitanizados (os grumetes)<sup>24</sup>.

---

<sup>18</sup> ESTEVES, op. cit., p.9.

<sup>19</sup> BARRETO, João. *História da Guiné*, 1418-1918. Lisboa: Edição do autor, 1938. p.125.

<sup>20</sup> MOTA, Avelino Teixeira da. *As viagens do Bispo D. Frei Vitoriano Portuense à Guiné*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989. p.25.

<sup>21</sup> SILVA, op.cit., 2000. p.35.

<sup>22</sup> Coleção colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania, coleção IHGB - DL 85,03.11.

<sup>23</sup> PÉLISSIER, op.cit., p.75.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p.76.

Segundo Paul Lovejoy a costa superior da Guiné, nos primeiros dez anos do século XVIII, fornecia uma quantidade reduzida de escravos e em 1740 apenas umas centenas eram exportados anualmente. Porém, essa área elevou as exportações de escravos na década de 1750, quando alcançou o número de 3.000, chegando à década seguinte a 6.000, e esse aumento coincidiu com a segunda fase da guerra santa islâmica, mas logo em 1770 o comércio diminuiu para 2.000 por ano, voltando nos dez anos seguintes a alcançar níveis máximos e a declinar para 4.000 em 1790. Apesar de o comércio transatlântico ser relativamente pequeno nas regiões da Senegâmbia e Alta Guiné, se comparado às grandes áreas exportadoras, ele afetava de forma considerável o interior da África Ocidental, pois, antes do século XVIII, “somente nos vales dos rios Senegal e Gâmbia, as regiões da savana forneceram escravos e outros produtos tanto ao Saara quanto ao Atlântico”. Mas com o aumento de volume do comércio oceânico as exportações de escravos que antes saíam apenas do interior da Senegâmbia começaram também a sair de áreas como o norte dos golfos de Benim e Biafra<sup>25</sup>.

Considerando as informações de Lovejoy, observamos que o período da segunda guerra santa islâmica coincidiu com a atuação da CGGPM na região dos rios da Guiné, ou melhor, quando a referida companhia foi criada a guerra islâmica já estava em andamento. Outro ponto a ser destacado é que em 1770 o comércio de escravos na costa da Alta Guiné diminuiu; ora, tal fato pode ter repercutido em São Luís e em Belém, pois, a partir desse ano, são constantes as reclamações acerca da insuficiência de cativos inseridos pela Companhia do Grão-Pará nas capitânicas. Ao tratar desse assunto António Carreira não leva em consideração as possíveis dificuldades que a companhia pombalina tenha tido para adquirir escravos nos portos africanos e apenas se refere aos fatores que na América portuguesa concorreram para a falta de mão-de-obra no Pará e no Maranhão. Ou seja, o autor entende que a diminuição da corrente de tráfico para essas regiões foi influenciada pela atração da região das minas (onde se pagava mais pelos escravos) e também por melhores condições da agricultura de Pernambuco e Paraíba<sup>26</sup>.

Entretanto, um documento publicado pelo próprio António Carreira nos possibilita vislumbrar que a guerra/conflitos entre os gentios tanto podiam produzir mais escravos quanto dificultar o processo de aquisição dos mesmos. Em carta expedida de Cacheu para Lisboa e assinada por Lourenço José Viana<sup>27</sup> e por Pedro Rodrigues de Sousa, no ano de 1762, há referência a dificuldades de se adquirir escravos no porto de Cacheu, devido às guerras na região. Ela diz o seguinte:

Conhecemos o grande desvelo com que vossas mercês desejam o aumento do negócio desta Companhia; e não menos nós o desejamos não só por fazermos a nossa obrigação, mas tão bem pela utilidade que daqui se nos segue; porém andem vossas mercês advertir que está o gentio destas aldeias com um tão terrível projecto que em quantas guerras que tem havido desde o ano passado e tabancas que têm quebrado por acaso amarram algum cativo e só sim todo o seu intento é matar, por cuja razão se não poderá com facilidade apresentar escravatura para mais de dois navios<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p.106-107.

<sup>26</sup> CARREIRA, op.cit., 1982. p.163.

<sup>27</sup> Lourenço José Viana foi o administrador da CGGPM em Cacheu.

<sup>28</sup> AHMF – CGGPM – Papéis avulsos (maço XV-D-46) apud CARREIRA, 1982. p.359.

Por esse documento percebemos que a guerra, fator que inicialmente promovia a aquisição de cativos, nesse momento estava dificultando tal intento. Para Manolo Florentino a guerra se constituiu no principal mecanismo de redução do homem em cativo, foi por meio dela que os vencedores conseguiram expandir seus territórios e, assim, incorporar mais povos tributários, sendo que os materiais bélicos negociados na costa africana serviam para incrementar ainda mais as guerras, ocasionando uma maior capacidade de produção de escravos. Esse mecanismo que transformava homens em cativos foi tanto a base da reprodução escravista na América quanto a essência da diferenciação social e da expansão dos Estados africanos. É essa união de fatores que explica o porquê de a África ter suprido de forma permanente e maciça a demanda brasileira por escravos<sup>29</sup>.

### 3.2 Volumes e movimentos entre os portos brasileiros

Em 1778 findou a atuação da CGGPM como empresa monopolista, porém, como apontou Antonio Carreira, suas atividades se estenderam até 1788. No decorrer desse período ela atuou em sistema de livre comércio. Dessa forma, observamos nos mapas de escravatura que em 1778 os escravos oriundos de regiões brasileiras inseridos na capitania maranhense ainda estavam consignados à Companhia Geral; no entanto, a partir de 1782 – com exceção de 21 escravos advindos de Pernambuco e que foram destinados aos administradores da dita companhia – todos os demais cativos estavam sob a responsabilidade de particulares ou dos mestres das embarcações. Entre os particulares estava João Belfort – herdeiro do irlandês Lourenço Belfort, capitão-cabo das tropas de resgates de índios em 1739 e proprietário da primeira fábrica de atanados<sup>30</sup> em São Luís<sup>31</sup> –, a quem em 27 de agosto de 1782 foram consignados treze escravos provenientes de Pernambuco. Belfort e sua esposa, Ana Isabel Lamagnère, foram grandes proprietários escravistas; consta que o plantel da família possuía cerca de duzentos e dez escravos, e estes trabalhavam nas plantações de algodão, arroz, milho, cana e na fábrica de solas em São Luís<sup>32</sup>.

A carência de cativos, já observada em 1774 quando da atuação da CGGPM, agravou-se ainda mais com o término da dita companhia, fazendo com que os lavradores<sup>33</sup> maranhenses recorressem às capitanias brasileiras no intuito de conseguirem mais escravos para suas culturas.

---

<sup>29</sup> FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p.105-106.

<sup>30</sup> Segundo o dicionário Bluteau, atanado é a casca de carvalho em pó com a qual se da aos couros uma concha, o que os torna mais firmes; e chamamos sola de atanado. Cf. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Disponível em: <[www.usp.br/online/dicionarios/Bluteau](http://www.usp.br/online/dicionarios/Bluteau)>. Acesso em: 6 jul. 2010. Em suma, fábrica de atanado era o local onde se curtia o couro.

<sup>31</sup> MOTA, Antônia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. 2007. 188 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, 2007. 188 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007. Disponível em: <[http://www.btdt.ufpe.br/tedeSimplificado/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=5376](http://www.btdt.ufpe.br/tedeSimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=5376)>. Acesso em: 12 mar. 2010. p.21.

<sup>32</sup> MOTA, op. cit., 2007. p.62.

<sup>33</sup> Lavrador era um termo usado para designar o fazendeiro dono de escravos.

A documentação indica que de 1778 até 1797 foram inseridos 8.020 escravos no Maranhão, estes eram provenientes de portos da América portuguesa e, entre as localidades que enviaram cativos para a capitania maranhense, tivemos: Aracaty com 13 escravos; Tapaje com 13; Parnaíba com 24; Rio Grande com 143; Rio de Janeiro com 118; Bahia com 3.698; e Pernambuco com 4.011. A seguir apresentamos o quadro 2 com os referidos dados.

**Quadro 2 - Cativos provenientes de regiões brasileiras (1778-1797)**

Portos de embarque	Anos	Nº de Viagens	Nº de cativos desembarcados	%
Bahia	1778, 1782, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797	32	3.698	46
Aracaty	1793	1	13	0,2
Parnaíba	1778	1	24	0,3
Pernambuco	1778, 1782, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797	49	4.011	50
Rio de Janeiro	1778	1	118	1,5
Rio Grande	1778, 1788, 1793, 1794	4	143	1,8
Tapaje	1788	1	13	0,2
<b>Soma</b>		<b>89</b>	<b>8.020</b>	<b>100</b>

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), correspondência da capitania maranhense, diversas caixas.

Dentre as regiões que forneceram cativos para a capitania maranhense destacamos a Bahia e Pernambuco: ambas responderam por respectivamente 46% e 50% do total de 8.020 escravos inseridos na capitania. Com relação à Bahia, já no final da década de 1760 despontava como grande fornecedora de mão-de-obra para o mercado interno<sup>34</sup>. E por intermédio dos dados do AHU podemos inferir que uma das regiões para a qual Salvador reexportava escravos era o Maranhão. Provavelmente esses escravos “baianos” iriam suprir a crescente demanda por mão-de-obra ocasionada pelas lavouras de algodão, que começaram a prosperar em 1766.

O Maranhão, entre 1811 e 1820, se tornaria o principal destino dos cativos que partiam da Bahia. Alexandre Ribeiro indica que, durante o referido período a província do Maranhão

<sup>34</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João L. R.; ALMEIDA, Carla M. C. de; SAMPAIO, Antonio C. J. de. (orgs.). *Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p.323.

passou a adquirir muitos escravos da Bahia, as compras representaram aproximadamente 1/3 no mercado de Salvador. Mas foi nos anos de 1817 e 1818 que o porto de São Luís foi o destino de mais da metade dos escravos partidos da Bahia. Segundo o autor, tal tendência pode ter sido ocasionada pela dificuldade da região amazônica em adquirir cativos africanos, pois suas principais fontes abastecedoras (Bissau e Cacheu) foram fechadas em 1815. O porto de Salvador despontava como o principal abastecedor de escravos para os mercados do nordeste e demais regiões do interior do Brasil. Aproximadamente 40% dos cativos desembarcados no Brasil entre 1811-1820 foram direcionados para essas áreas<sup>35</sup>.

Em relação a Pernambuco verificamos que, dentre as regiões brasileiras, foi a maior fornecedora de escravos para o Maranhão. A primeira remessa de escravos ocorreu em 1778; neste ano a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba ainda atuava em Pernambuco, e desse modo supomos que esta companhia pombalina, à medida que findava o monopólio concedido a CGGPM, procurou atender a demanda por mão-de-obra no Maranhão. Mas o maior volume de comércio negreiro entre as duas regiões se deu quando as companhias de comércio não mais detinham privilégios comerciais nas suas áreas de atuação. Nesse caso, nos reportamos à sugestão de Heitor de Moura Filho, que observou em Recife significativas entradas de escravos (antes de 1850), alguns vindos de portos ao norte de Pernambuco, outras entradas vindas do Sul, assim como algumas saídas para o Norte, indicam a “atuação de Recife como centro regional de negócios com escravos até antes do marco de 1850”<sup>36</sup>.

As demais regiões brasileiras, Paraíba (região portuária do atual Estado do Piauí, mas que até 1811 fazia parte do Estado do Maranhão), Tapaje, Aracaty (localizada no Ceará e que segundo Prado Jr. foi o escoadouro natural do algodão produzido no alto sertão do Ceará, em Icó, sendo que em 1794 se tornou um importante porto de exportação desse produto<sup>37</sup>), Rio Grande e Rio de Janeiro foram pouco expressivas no comércio negreiro com a capitania maranhense, já que só eventualmente inseriram escravos no Maranhão e a quantidade foi pouco significativa. Percebe-se então, pelo quadro 2 que, a partir de 1778, as regiões brasileiras começam a ter um papel importante na inserção de escravos no Maranhão.

Por meio dos dados do AHU (quadros 1 e 2) foi possível perceber a significativa entrada de escravos no Maranhão na segunda metade do século XVIII. Boa parcela dessa mão-de-obra se destinou às lavouras de algodão e arroz, e é evidente que esta grande inserção de cativos na capitania maranhense alterou a configuração da população escrava – que antes das atividades da CGGPM era basicamente composta por indígenas. O grande fluxo de escravos africanos, também modificou o contingente populacional em geral, uma vez que na segunda metade dos Setecentos o lento crescimento populacional da capitania maranhense aliado à mortalidade significativa constituíram um cenário com poucas vilas e cidades e, de acordo com Antônia Mota, entre elas estavam: São Luís, Alcântara, Icatu e pequenas povoações na ribeira dos rios<sup>38</sup>.

Para a primeira metade do século XVIII não há nenhuma indicação segura quanto ao número de habitantes no Maranhão, mas Jerônimo de Viveiros indica que em 1720

---

<sup>35</sup> RIBEIRO, op. cit., 2007. p. 323.

<sup>36</sup> MOURA FILHO, Heitor Pinto de. *Um século de Pernambuco mal contados: estatísticas demográficas nos oitocentos*. 2005. 180 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. p.86-67.

<sup>37</sup> PRADO JR., Caio. *A formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1981. p.151.

<sup>38</sup> MOTA, Antônia da Silva. Família e fortuna no Maranhão setecentista. In: COSTA, Wagner Cabral da (org.). *História do Maranhão: novos estudos*. São Luís: EDUFMA, 2004. p.53.

a cidade de São Luís, capital do Estado, ainda tinha 854 vizinhos; a vila de Santo Antônio de Alcântara, 332 moradores; a vila de Santa Maria do Icatu, 54; o rio Mearim, 64; o rio Itapecuru, 74. Ao todo 1.378 habitantes<sup>39</sup>.

Já a população do Maranhão em 1778 era de 47.410 indivíduos, dos quais 24.746 eram homens e 22.664, mulheres. Nunes Dias argumenta que, apesar da precariedade e escassez dos dados sobre demografia, os números apurados “indicam, no entanto, que a população de origem européia aumentou”<sup>40</sup>.

Por intermédio do mapa da população da Capitania do Maranhão, do ano de 1798, foi possível estimar em 79.531 o número de habitantes. Percebe-se que os escravos – classificados no mapa como mulatos e pretos (a maior parte) – constituíam a maioria dos habitantes, representando 36.944 ou 47%. Os brancos eram a segunda maior “classe”, com 24.873 ou 31% dos indivíduos, em seguida tínhamos os identificados como livres, 13.620 ou 17% – nesta categoria também aparecem mulatos e pretos (estes últimos em pequeno número) – e em menor quantidade estavam os índios<sup>41</sup>, que compunham apenas 4.094 ou 5% de toda a população. Como podemos verificar no quadro 3.

**Quadro 3 – População da capitania maranhense, 1798**

Cativos		Livres		Branco	Índios	Total
Pretos	Mulatos	Pretos	Mulatos			
30.695	6.249	1.332	12.288	24.873	4.094	
<b>Soma: 36.944 (47%)</b>		<b>13.620 (17%)</b>		<b>24.873 (31%)</b>	<b>4.094 (5%)</b>	<b>79.531 (100%)</b>

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), correspondência da capitania maranhense, caixa 104, doc. 8313.

Esses dados corroboram as afirmações de Charles Boxer sobre os efeitos da introdução maciça de cativos africanos que puderam também ser sentidos na composição étnica dos habitantes, pois, antes do comércio negreiro realizado pela CGGPM, a população maranhense era basicamente composta por uma mistura de brancos e ameríndios<sup>42</sup>. E, parafraseando Caio Prado, o algodão apesar de branco tornou preto o Maranhão<sup>43</sup>.

Comparando o total de habitantes indicados por Viveiros (1.378) com os dados de 1778 apresentados por Nunes Dias (47.410) com o mapa da população de 1798 (79.531), percebe-se o significativo crescimento populacional da capitania maranhense no decorrer da segunda

<sup>39</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954. 1 v. p.63.

<sup>40</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 2v. p.100-118.

<sup>41</sup> Provavelmente o número de indígenas na região era mais elevado, já que o governador e capitão do Maranhão e Piauí, D. Diego de Sousa, no mapa se refere às dificuldades em se computar a população dos índios. Isso devido ao fato de os mesmos não terem residência fixa e também por serem classificados como mulatos.

<sup>42</sup> BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p.205-206.

<sup>43</sup> PRADO JR., op.cit., p.150.

metade do século XVIII. Esse aumento no número de habitantes se deveu à consolidação do setor agroexportador, que provocou a atração de contingentes populacionais, tais como a imigração portuguesa espontânea e a entrada maciça de africanos escravizados, ou seja,

A implantação e expansão do sistema agroexportador acelerou a conquista do território e o aumento da diversificação da população do Maranhão, dando-lhe a configuração territorial que tem hoje e definindo, de forma indelével, o perfil de sua população<sup>44</sup>.

Jorge Couto aponta que ao longo do período pombalino ocorreu um crescimento populacional na América portuguesa, “embora com expressões regionais muito diversificadas”<sup>45</sup>. E de acordo com Maria Luiza Marcílio, Pombal, no decorrer de seu governo, promoveu e estimulou a emigração portuguesa para o Brasil, em especial das ilhas Atlânticas<sup>46</sup>.

Comparando as informações do quadro 1 com as do quadro 2, percebe-se que a maioria da mão-de-obra cativa introduzida na capitania maranhense entre 1774 e 1799 era originária de áreas africanas, ou seja, para esse período temos um total de 21.168 escravos provenientes de portos africanos contra 8.020 oriundos de regiões do Brasil. Esses mapas de escravatura indicam a preponderância dos cativos advindos da África, em especial os africanos de portos da Alta Guiné<sup>47</sup> (Bissau e Cacheu).

O desembarque no Maranhão representou o início de uma nova vida para esses cativos e, provavelmente, bem diferente da que vivenciaram anteriormente. Na América portuguesa os escravos africanos eram inseridos em uma sociedade cristã, com normas, condutas e classificações sociais até então estranhas para eles.

### 3.3 Africanos em São Luís: batismos, casamentos e óbitos

As informações coletadas nos mapas de escravatura apenas indicam os portos de origem dos escravos, entretanto, por intermédio dos registros paroquiais, é possível perceber como os cativos oriundos da África foram identificados ou se auto-identificaram perante as autoridades religiosas. Nesse sentido, apresentamos amostras de assentos de batismos, casamentos e óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA), nos quais verificamos uma série etnônimos africanos, ou seja, nesses registros é possível vislumbrar como os povos

---

<sup>44</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. Descortinando o Maranhão oitocentista. In: COELHO, Mauro Cezar; GOMES, Flávio dos Santos; QUEIROZ, Jonas Marçal; MARIN, Rosa e. Acevedo; PRADO, Geraldo (orgs.). *Meandros da História: trabalho e poder no Pará e Maranhão, séculos XVIII e XIX*. Belém: UNAMAZ, 2005. p.238.

<sup>45</sup> COUTO, Jorge. O Brasil pombalino. In: *Camões Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, Lisboa, n. 15 – 16, p.53 – 74, jan./jun. 2003. p.54.

<sup>46</sup> MARCÍLIO, Maria Luiza. A população do Brasil colonial. In: BETHELL, Leslie. *A história da América Latina: a América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v, p.323.

<sup>47</sup> Alta Guiné se estendia “do rio Senegal até a área ao sul de cabo Mount na atual Libéria”. Cf. THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. p.257.

africanos se reorganizaram na capitania maranhense, uma vez que, de acordo com Mariza Soares, “Os critérios de filiação a este ou aquele grupo são definidos aqui, e não na África”<sup>48</sup>.

No quadro 4 apresentamos as procedências dos escravos batizados na freguesia de Nossa Senhora da Vitória.

**Quadro 4 – Batismos da freguesia de N. S. da Vitória (MA): procedências dos escravos (1750-1815)**

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Mães	Total
	<b>África</b>				
1767-1815	Guiné	704	491	25	1.220
1783	Guiné de nação mina	0	1	0	1
1753	Bolonda	0	1	0	1
1782	Fulão	1	0	0	1
SOMA PARCIAL					1.223 (65%)
	<b>Alta Guiné</b>				
1769-1815	Balantra	2	0	0	2
1787	Bujago	1	1	1	3
1756	Bujago de cocheu	0	1	0	1
1807	Cabo Verde	1	0	0	1
1751-1784	Cocheu	174	69	20	263
1760	Cocheu nação guiné	0	1	0	1
1752-1815	Mandinga	5	0	2	7
1787-1815	Papel	3	0	0	3
SOMA PARCIAL					281 (15%)
	<b>África Central</b>				
1767-1815	Angola	42	28	2	72
1750	Angico	1	0	0	1
1787-1808	Benguela	5	3	1	9
1814-1815	Cabinda	12	9	0	21
1815	Congo	10	5	0	15
SOMA PARCIAL					118 (6%)
	<b>África Ocidental</b>				
1754-1815	Mina	84	38	0	122 (7%)
	<b>África Oriental</b>				
1806-1815	Moçambique	71	31	1	103 (6%)
1807-1815	Indeterminado	11	10	1	22 (1%)
<b>SOMA GERAL</b>		<b>1.127</b>	<b>689</b>	<b>53</b>	<b>1.869 (100%)</b>

Fonte: Batismos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA).

<sup>48</sup> SOARES, op.cit., p.116.



O batismo, que, ao menos desde o século III, tem como significado a purificação do pecado original<sup>49</sup>, também representou o elemento através do qual o cativo africano foi inserido no mundo cristão e no mundo colonial, e essa inserção se deu

não apenas na condição de escravo, mas como membro de grupos específicos, fazendo surgir daí, mais que uma simples nomenclatura, um verdadeiro sistema de classificação a ser utilizado nas mais variadas circunstâncias<sup>50</sup>.

Dos 1.869 escravos batizados na freguesia de Nossa Senhora da Vitória, para 22 ou 1% deles não há nenhuma indicação acerca da procedência; para os demais assentos de homens, mulheres e mães<sup>51</sup>, temos: 1.223 ou 65% escravos que classificamos apenas como oriundos da África devido à dificuldade em estabelecer com segurança os seus portos de origem. Entre esses estão: os Guiné, Fulão, Guiné nação mina e Bolonda. Supomos que nesse período os que são indicados apenas como Guiné (a maioria) advêm da Alta Guiné, entretanto, não dispomos de elementos suficientes para sustentar essa suposição, e desse modo preferimos classificá-los com a designação geral de África.

Os originários da Alta Guiné são: Balantra, Bujago (Bijagó), Bujago de Cocheu, Cabo Verde, Cocheu (Cacheu), Cochéu nação Guiné, Mandinga e Papel. Eles correspondem a 281 ou 15% dos 1.869 africanos batizados. A maior parcela deles provém do porto de Cacheu (263), sendo que o primeiro recebeu os sacramentos em 1751 – antes da instituição da CGGPM – e o último, em 1784. Ressaltamos que esta companhia de comércio foi criada em 1755, porém só começou a negociar escravos em 1756, logo todos os batizados antes desta data foram inseridos na capitania maranhense por assentistas<sup>52</sup>. Esse é mais um indicativo de que a conexão entre o porto de Cacheu e o Maranhão é antiga, ou seja, não se estabeleceu no período de atuação da CGGPM e tampouco findou quando esta deixou de existir, uma vez que, em 1782, 1783 e 1784, ainda constam o batismo de cativos oriundos dessa região. Ainda, da Alta Guiné encontramos 2 escravos Mandingas, 1 Balantra e 1 Papel recebendo os sacramentos em 1815, ano em que o comércio negreiro (legal) ao norte do Equador foi proibido.

Ao analisarmos os assentos paroquiais percebemos que a maioria dos escravos batizados foram identificados como pertencentes aos grandes grupos de procedência (Angola, Cacheu, Guiné, Mina, Moçambique) e, apenas para a minoria, consta uma procedência que especifica um local da África, como: Bujago de cocheu que provavelmente indica que esse cativo tenha sido capturado/vendido nas Ilhas Bijagós e encaminhado para o porto de Cacheu e daí para o Maranhão.

O batismo dos cativos era obrigatório, tal procedimento poderia ser realizado nos portos africanos, quando os escravos estavam prestes a embarcar para as Américas ou ser ministrado

---

<sup>49</sup> GUDEMAN, Stepen; SCHWARTZ, Stuart. Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII. In: REIS, João José (org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1998. p.33.

<sup>50</sup> SOARES, op.cit., p.96.

<sup>51</sup> As mães não estavam sendo batizadas, mas batizando seus filhos. As computamos entre os batizados no intuito de conhecer as suas procedências.

<sup>52</sup> Assentista era a pessoa (física ou jurídica) que tinha a exclusividade de introduzir nas colônias, por um determinado prazo, “uma quantidade ponderável e certa de escravos, a preços e sob condições pré-fixadas”. Cf. GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. p.174.

logo que desembarcassem em seu destino final. Se esta foi uma prática habitual o mesmo não se pode dizer com relação ao casamento, este requeria o atendimento de diversos critérios para sua realização (dispensas matrimoniais e processos de banho). Portanto, não é surpresa que o casamento entre os escravos fossem diminutos, embora isso não seja indicativo de que os escravos não se interessassem pelo casamento católico, uma vez que Sheila Faria – ao observar os matrimônios em Campos dos Goitacases, no Rio – apontou que esse era desejado e corriqueiro, mas se realizava quando possível. Para a autora o que diferenciava os segmentos populacionais, quanto ao matrimônio legal, era a “menor ou maior dificuldade de encontrar parceiros, escolhidos por eles próprios ou por seus grupos familiares”<sup>53</sup>.

Estudos indicam que do ponto de vista religioso o casamento foi mais representativo para a Igreja do que para a população como um todo. E se o matrimônio, para o homem branco, representava a estabilidade familiar e um respeito social, para os escravos ele era estratégico<sup>54</sup>. Dessa forma,

a legalização dos matrimônios seria, então, uma das estratégias possíveis para tentar fazer com que os senhores respeitassem seus grupos familiares. Os africanos, habilmente, utilizavam o código social e ritual do homem branco para ter condições de estabilizar sua organização familiar<sup>55</sup>.

Não conhecemos os motivos que levaram os escravos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória a se casarem e muito menos as estratégias por trás de tais decisões, mas percebemos que africanos de diversas procedências oficializaram suas uniões perante a igreja católica e talvez tal fato pudesse indicar uma tentativa de estabilização e reconhecimento de seu grupo familiar perante a sociedade, bem com a inserção social do mesmo<sup>56</sup>.

Para a freguesia de Nossa Senhora da Vitória verificamos um total de 206 casamentos para o período de 1791 a 1803. Desta amostra, nos interessa saber apenas a procedência dos cônjuges. Não pretendemos analisar qual grupo casava mais, ou se os matrimônios ocorriam em maior quantidade entre membros de uma mesma procedência ou não. Mas apenas identificar quais procedências eram mais presentes nessa freguesia e, com essa finalidade, construímos o quadro 5.

---

<sup>53</sup> FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. p.337.

<sup>54</sup> FARIA, op. cit., 1998. p.304.

<sup>55</sup> Ibidem, p.335.

<sup>56</sup> Ibidem, p.338.

**Quadro 5 – Casamentos da freguesia de N. S. da Vitória, procedências dos cônjuges (1791-1806)**

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Total
1791-1806	<b>África</b>	117	110	227
	Guiné			
1797-1801	<b>Alta Guiné</b>	2	1	3
	Bujago			
1792-1800	Mandinga	5	0	5
SOMA PARCIAL				8
1791-1806	<b>África Central</b>	51	54	105
	Angola			
1793-1805	Benguela	5	8	13
SOMA PARCIAL				118
1791-1804	<b>África Ocidental</b>	15	19	34
	Mina			
1791	<b>África Oriental</b>	1	0	1
	Moçambique			
1793-1806	Crioulo	9	11	20
1797	Mulato	1	0	1
1794-1798	Indeterminado	0	3	3
<b>SOMA GERAL</b>		<b>206</b>	<b>206</b>	<b>412</b>

Fonte: Casamentos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA).

Nos registros de casamentos – com exceção dos 20 crioulos, dos 3 cativos com procedência indeterminada e de 1 mulato – temos 388 africanos, sendo que 196 são homens e 192, mulheres. Dentre esses, predominam os escravos identificados como Guiné, que representam 58% dos 388 com origem africana. Este fato não surpreende visto que os identificados como Guiné eram a maioria no momento do batismo e, possivelmente, constituíam o maior grupo da freguesia de Nossa Senhora da Vitória, e sendo a maioria, portanto, casavam mais.

Se o casamento para os escravos representava uma forma de inserção social e estabilização de sua organização familiar, o registro de óbito paroquial significava para homens e mulheres coloniais a morte social<sup>57</sup>.

Os assentos de óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória nos possibilitam vislumbrar como os escravos africanos, no decorrer de sua vida no Maranhão, se identificaram com determinados grupos. Supomos que, transcorridos os primeiros momentos de ambientação na nova terra, os cativos provenientes das mais diversas localidades da África puderam por meio do convívio com outros companheiros de cativeiro perceberem diferenças e semelhanças e, assim, redefiniram suas identidades e as fronteiras que os separavam<sup>58</sup>, ou seja, se reconhecerem como pertencendo, por exemplo, ao grupo dos angolas ou ao dos cacheus. Talvez esse fato explique uma maior diversidade de procedências nos registros de

<sup>57</sup> FARIA, op.cit., 1998. p.307.

<sup>58</sup> BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000. p.25-67, passim.

óbitos e também uma súbita diminuição dos Guiné, grupo que prevaleceu nos assentos de batismos e de casamentos.

Dos 1.142 escravos falecidos na freguesia de Vitória, 148 destes eram crioulos e para 99 não havia indicação da origem, logo temos 895 com origem africana. Como podemos verificar no quadro 6.

**Quadro 6 – Procedências dos escravos falecidos na freguesia de N. S. da Vitória, 1803-1885**

(continua)

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Mães	Total
	<b>África</b>				
1819-1878	Africano	28	49	0	77
1823	Aguçá	1	0	0	1
1844	Camundo	1	0	0	1
1803-1837	Guiné	20	27	2	49
1848	Manjazo	1	0	0	1
1823	Maningo	1	0	0	1
SOMA PARCIAL					130 (11,4%)
	<b>Alta Guiné</b>				
1819	Baiuno	0	1	0	1
1821-1837	Balantra	5	2	3	10
1846	Bambara	1	0	0	1
1812-1865	Bijago	25	39	13	77
1817/1834	Cabo Verde	2	0	0	2
1812-1865	Cochéu	47	66	23	136
1816-1849	Fulupo	6	5	2	13
1826-1845	Haussá	5	2	0	7
1812-1846	Mandinga (o)	24	21	13	58
1826/1834	Nalu	2	0	0	2
1819-1828	Papel	1	3	0	4
1820-1850	Suruá	4	3	1	8
SOMA PARCIAL					319 (28%)
	<b>África Central</b>				
1821-1848	Angico	4	3	1	8
1803-1866	Angola ou gentio de Angola	58	102	37	197
1804-1850	Benguela	12	19	7	38
1816-1867	Cabinda	15	17	2	34
1825/1842/1847	Cassange	1	1	1	3
1818-1849	Congo	8	5	4	17
1823-1842	Rebolo	1	1	2	4

SOMA PARCIAL					301 (26,4%)
	<b>África Ocidental</b>				
1826-1842	Calabar	3	1	2	6
1803-1864	Costa da Mina	49	47	25	121
1825/1827	São Tomé	2	0	0	2
1823/1840/1844	Nagô	1	2	0	3
SOMA PARCIAL					132 (11,6%)
	<b>África Oriental</b>				
1803-1840	Moçambique	5	7	1	13 (1%)
1815-1851	Crioulo	70	78	0	148 (13%)
1816-1851	Indeterminado	48	44	7	99 (8,6%)
SOMA GERAL		451	545	146	1.142 (100%)

Fontes: Óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA).

Dentre os 895 escravos com origem africana, para 130 (ou 11,4%) não foi possível identificar a região de procedência, entre eles estão: os africanos, aguçá, camundo, guiné, maningo e manjazo. Sendo que, destes 130, se destacaram os registrados apenas como africanos, que foram 77 (a maioria), e para estes nem sequer se cogitou um possível porto de origem.

Dos africanos com origens identificadas, se destacam os da Alta Guiné, que representam 28% dos escravos oriundos da África. Neste grupo estão: baiuno, balantra<sup>59</sup>, bambara, bijago<sup>60</sup>, Cabo Verde, Cocheu<sup>61</sup>, fulupo<sup>62</sup>, mandinga, nalu, papel<sup>63</sup> e suruá. Com exceção de Cabo Verde e Cacheu que, em geral, indicam os portos de embarques dos cativos, os demais termos se referem a localidades ou grupos específicos dessa região africana. Em maior quantidade estão os das Ilhas Bijagós (77), os mandingas (58), os felupes (13) e os balantas (10). Esses pequenos grupos ou embarcavam do porto de Cacheu ou de Bissau.

A segunda região africana a ser representada nos assentos de óbitos foi a África central, com 26,4%. Desta área tivemos os seguintes grupos: angola, angico, benguela, cabinda, cassange, congo e rebo. Em maior número estavam os angolas, com 197 escravos, seguidos pelos benguelas (38) e pelos cabindas (34). Percebe-se que a África central (Angola) se configurava como a segunda maior fonte de escravos para o Maranhão (no século XIX).

Foi nos registros de óbitos que encontramos maior número de crioulos, estes começaram a aparecer nos assentos a partir de 1815. Esse dado provavelmente indica que esses crioulos eram filhos e/ou netos dos cativos africanos que desembarcaram em São Luís na segunda metade do século XVIII.

Observando as três formas de assentos paroquiais, uma das informações que chama a atenção é a tendência a africanização na cidade de São Luís a partir da segunda metade dos Setecentos e início dos Oitocentos (para os batismos e casamentos) e século XIX (para os óbitos).

<sup>59</sup> Balantra ou Balantas.

<sup>60</sup> Bijagós ou Bissagós.

<sup>61</sup> Cocheu ou Cacheu.

<sup>62</sup> Fulupo ou Felupes.

<sup>63</sup> Papel ou Pepéis.

### 3.4 Viagens negreiras: os africanos e seus portos de embarque

Neste ponto do capítulo, nosso maior interesse foi averiguar os portos de origem dos africanos desembarcados na capitania maranhense e, como mencionado anteriormente, antes e durante o período de atuação da CGGPM os principais portos de embarque de cativos foram os da região da Alta Guiné. Com alvará secreto de 1757 a área compreendida entre o Cabo Branco e o Cabo das Palmas (Cabo Verde, Bissau, Cacheu) foi concedida exclusivamente para a atividade comercial da companhia pombalina<sup>64</sup>, logo, não é surpreendente o fato de que maioria dos escravos inseridos no Maranhão tenha saído dos portos de Bissau e Cacheu. Mas com o término das atividades da companhia a comercialização no Maranhão e na África ficou a cargo dos negociantes.

Segundo Carreira, logo após a extinção da CGGPM, quem deu continuidade ao comércio de escravos foi a Sociedade exclusiva do comércio de Cabo Verde, que porém não obteve sucesso e dessa forma “voltou-se prontamente ao sistema de traficantes, sem grandes apoios financeiros nem do Estado. Cada um fazia o que podia e como podia”<sup>65</sup>. Nesse sentido, procuramos verificar se os portos fornecedores de escravos para o Maranhão permaneceram os mesmos, visto que, a partir do final dos Setecentos, “qualquer” pessoa poderia comercializar escravos. E foi no banco de dados *The Transatlantic Slave Trade*<sup>66</sup> (doravante *Voyages*) que buscamos essa informação.

Por intermédio do *Voyages* foi possível montar o quadro 7, no qual computamos o total de viagens negreiras com destino à capitania maranhense de 1693 a 1815. A partir de então, dividimos esse intervalo em três períodos: o primeiro de 1693 a 1755; o segundo sendo de 1756 a 1778; e o último de 1779 a 1815. Iniciamos nossa análise por 1693 porque foi o ano em que constou a primeira viagem com escravos para o Maranhão, e finalizamos com 1815 porque foi quando o tráfico de escravos ao norte do Equador foi proibido. Entretanto ressaltamos que, apesar dessa proibição, o tráfico de cativos continuou sendo efetuado nessa área.

**Quadro 7 – Viagens negreiras para o Maranhão (1695-1815)**

<b>Períodos</b>	<b>Nº de viagens</b>	<b>%</b>
1693-1755	13	4
1756-1778	70	23
1779-1815	216	72
<b>TOTAL</b>	<b>299</b>	<b>100</b>

Fonte: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>64</sup> CARREIRA, António. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 1 v, p.105.

<sup>65</sup> Ibidem, p.115.

<sup>66</sup> ELTIS, David; FLORENTINO, Manolo & BEHRENDT, Stephen. *The Transatlantic Slave Trade: a dataset on-line*. <[www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)>.

Das 299 viagens com destino à capitania maranhense, mais da metade, ou 72%, ocorreu no período após as atividades da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, 23% durante a vigência desta e 4% ao final dos Seiscentos e primeira metade dos Setecentos.

No intervalo de 1693 a 1755 as viagens negreiras rumo ao Maranhão foram intermitentes, e constatamos apenas treze. A entrada de cativos também foi irregular, os assentistas não conseguiram regularizar a inserção desses na capitania e tampouco atender às solicitações/reclamações dos colonos. Diante de tantas dificuldades a introdução de mão-de-obra escrava africana, até a segunda metade dos Setecentos, foi bem tímida tanto no Maranhão quanto no Pará e, como já apontamos no capítulo 1, apesar dos esforços da Coroa portuguesa para regularizar o tráfico de escravos na região, somente a partir da segunda metade do século XVIII esse comércio foi regularizado.

Apesar das introduções esporádicas de cativos africanos, computamos em 1.813 o contingente destes no Maranhão durante o intervalo de 1693 a 1755 (quadro 8). Esse provavelmente não foi o número exato de africanos inseridos na capitania maranhense no período, pois Daniel Domingues da Silva acredita que o contingente de escravos desembarcados antes do estabelecimento da CGGPM foi de aproximadamente 2.613, isso porque no banco de dados *Voyages* não constam as entradas de africanos para os anos de 1698, 1702, 1707, 1708, 1718 e 1721. Estes carregamentos de escravos estavam sobre o contrato de particulares<sup>67</sup>. Já Jerônimo de Viveiros estimou em 3.000 o contingente de cativos africanos no Maranhão antes de 1755<sup>68</sup>, mas, no entanto, não especificou as fontes nas quais se baseou para indicar tal número.

Como assinala Chamboleyron, é muito difícil estabelecer o número exato do tráfico negreiro durante o século XVII devido ao caráter fragmentário das fontes, pois, mesmo com o estabelecimento dos assentos, “a documentação não fornece registros sistemáticos, nem garantias da chegada dos navios e do número de escravos de fato desembarcados e vendidos”<sup>69</sup>.

**Quadro 8 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1693-1755)**

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1693, 1695, 1696, 1701, 1740, 1741, 1743, 1752, 1755	Bissau, Cacheu, Cabo Verde,	1.115 (61%)
Baía de Biafra	1714	Calabar	356 (20%)
Baía do Benin	1703, 1708, 1715,	Costa da Mina	342 (19%)
<b>Soma</b>			<b>1.813 (100%)</b>

Fonte: www.slavevoyages.org

<sup>67</sup> SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlantic slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p.447-501, dez. 2008. p.481.

<sup>68</sup> VIVEIROS, op.cit., p.86-87.

<sup>69</sup> CHAMBOULEYRON, op.cit., 2006. p.97.

Considerando a divisão por regiões no *Voyages*, percebe-se o destaque da área da Senegâmbia e *offshore* – essa foi responsável por nove das treze viagens do período. Sendo que do porto de Cacheu constam seis viagens com destino ao Maranhão, para a região da Baía de Biafra (porto de Calabar) consta apenas uma viagem; já da Baía do Benin (Costa da Mina) para a capitania maranhense temos três viagens. Tais informações apontam a região da Senegâmbia como principal fornecedora de cativos para o Maranhão e corroboram o argumento de Chambouleyron, quando afirma que a procedência dos cativos africanos verificada nos Seiscentos foi fundamentalmente da Guiné<sup>70</sup> e da Costa da Mina, sendo tal experiência – a procedência dos cativos – comparável com meados do século XVIII, quando a maioria dos escravos era proveniente da Senegâmbia. Daniel Domingues da Silva também indica que antes da instituição da Companhia do Grão-Pará a maior fornecedora de escravos para o Maranhão foi a Senegâmbia e em segundo lugar estava a Costa da Mina, mas, que ao iniciar as atividades da companhia, Angola se tornou a segunda maior fornecedora de cativos substituindo a Costa da Mina<sup>71</sup>.

A partir das décadas de 1760 e 1770, Portugal e Brasil vivenciaram uma crise econômica. No Brasil a produção do ouro entrou em declínio e as minas de diamantes de Minas Gerais começaram a se esgotar (1750). A esses fatos somaram-se também a queda nas exportações da cana-de-açúcar e do fumo, oriundos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. A queda do primeiro produto ocorreu devido aos baixos preços na Europa e do segundo em decorrência de “dificuldades com os fornecedores de escravos da Costa da Mina”<sup>72</sup>. Esses acontecimentos reduziram o poder de compra dos brasileiros, afetando assim negociantes portugueses e ingleses que se dedicavam a esse comércio. Portugal, que dependia do ouro e dos diamantes de sua colônia americana para cobrir o déficit de sua balança comercial com outros países, se viu em sérios apuros. Além disso, as pesadas despesas decorrentes do envolvimento na Guerra dos Sete Anos (1756-1763) só agravaram ainda mais as finanças da Coroa portuguesa<sup>73</sup>. Diante de tal cenário, o governo português procurou solucionar a crise na economia brasileira e, imbuído de tal propósito, tentou deter a queda na produção do ouro e dos diamantes, assim como o contrabando dos mesmos; também com o “intuito de melhorar a competitividade do açúcar e do fumo brasileiros, o governo, com um pouco mais de sucesso, fortaleceu os poderes das mesas de inspeção criadas anteriormente (1751) nos principais portos da colônia”<sup>74</sup>.

Outra medida da administração de Pombal foi a criação de companhias de comércio para o norte e nordeste do Brasil. Entre os objetivos das companhias estava o desenvolvimento econômico da primeira região e o revigoramento da economia da segunda. Inicialmente a Companhia do Grão-Pará e Maranhão deveria inserir cativos africanos no Estado do Maranhão, “oferecer preços atraentes pelos produtos básicos da colônia, já existentes (canela, cravo, salsaparrilha e máxime o cacau) e novos (algodão e arroz), e transportar essas mercadorias para Portugal por meio de seus próprios comboios armados”<sup>75</sup>.

A segunda metade do século XVIII representou então um momento de intensas mudanças (políticas e econômicas) em Portugal e na América portuguesa, e o Estado do Grão-

---

<sup>70</sup> Por Guiné o autor entende a região atual da Guiné-Bissau.

<sup>71</sup> SILVA, op.cit., 2008. p.486.

<sup>72</sup> ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v. p.549.

<sup>73</sup> BOXER, op.cit., 2002, p.194.

<sup>74</sup> ALDEN, op.cit., p.550.

<sup>75</sup> ALDEN, op. cit., p. 550.



Pará e Maranhão como parte integrante do Império português também se constituiu em um palco de significativas transformações. Como já apontamos no capítulo 2 a instituição da CGGPM assim como as políticas do primeiro ministro de D. José – Marquês de Pombal – foram consideradas elementos importantes na transformação do Estado, embora Ciro Cardoso considere que a atuação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão tenha sido mais significativa na capitania maranhense do que na Amazônia<sup>76</sup>.

Uma das questões que a CGGPM se destinou a resolver foi a carência de mão-de-obra, especificamente regularizar a entrada de cativos africanos no Estado Grão-Pará e Maranhão. O comércio de escravos se constituiu em um negócio vital para a empresa monopolista, pois caberia aos escravos cultivarem os gêneros tropicais que seriam exportados de São Luis e de Belém para Lisboa, sendo que o principal centro de resgates de escravos foram os portos de Bissau e Cacheu, áreas de onde saíram o maior número de cativos africanos para o Maranhão<sup>77</sup>.

No setor da Alta Guiné a troca de mercadorias por cativos era realizada mediante acordos entre traficantes e chefes locais africanos. No século XVIII, os traficantes, nos portos ou no mato, já tinham estabelecido uma relação de confiança com os régulos e cabia a estes chefes africanos a organização das feiras ou a indicação dos pontos de concentração e venda de escravos. Assim, os régulos recebiam dos traficantes “valores convencionados como preços correntes para cada escravo, e posteriormente entregavam o número de cativos correspondentes ao somatório dos bens recebidos para efeito”<sup>78</sup>.

Eventualmente a compra de escravos era confiada aos capitães dos navios, ocasião em que estes aproveitavam para sobrevalorizar os custos. No entanto, essas negociações realizadas diretamente pelos capitães foram bastante restringidas, já que com o passar dos anos a ação de administradores locais, com lojas fixas em Bissau e Cacheu, foi sendo consolidada. As compras de escravos eram feitas nos mais diversos rios e esteiros, sendo este serviço confiado aos caixeiros volantes, que se utilizavam de pequenas embarcações, como chulapas, escunas e lambotes, para realizarem suas transações. Os navios costumavam ancorar nos esteiros ou rios por um período variável de 60 a 120 dias aguardando a chegada de carregações, isso tornava o negócio arriscado, pois ficavam expostos ao ataque de nativos.

A demora nos rios causava prejuízos, pois aumentava as despesas com as soldadas das tripulações<sup>79</sup> e o número de mortes entre os cativos devido a doenças, maus tratos, falta de água e de alimentos. A aglomeração de cativos nos barracões de Cacheu, Bissau e Angola, por exemplo, dinamizava essa mortandade, com o contágio pela varíola, a péssima alimentação e, principalmente, a repressão às tentativas de fuga e rebeliões. Estima-se que nos barracões de Bissau, Cacheu e Angola morreram respectivamente 1.210, 710 e 641 cativos, ou seja, 2.561 ao todo durante a atividade da CGGPM<sup>80</sup>.

Em carta enviada ao rei português, o governador da Guiné (Joaquim Antonio de Matos) mencionou o estado deplorável em que estavam as praças de Bissau, Cacheu e seus presídios anexos devido à abolição do tráfico ao norte do Equador. Ao relatar os problemas decorridos da proibição do tráfico negreiro o governador descreveu o modo como se comercializava na região e o tempo de duração. Ele expôs o seguinte:

---

<sup>76</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984. p.113.

<sup>77</sup> DIAS, op. cit., 1v. p.441-467.

<sup>78</sup> CARREIRA, op.cit., 1988. p.108.

<sup>79</sup> Salário de tripulante de embarcação mercante.

<sup>80</sup> CARREIRA, op.cit., 1988. p.109.

O commercio nellas [sic] consistia na expedição d'alguns negociantes de Lisboa, e Maranhão, mandando alli [sic] seus navios, com gêneros próprios do consummo, [sic] cujos gêneros ficavão [sic] consignados aos nelas estabelecidos, seus correspondentes, que pelo lapso de tempo, que mediava de huma, [sic] a outra estação, e que voltavão, [sic] os fazião [sic] navegar pelo interior em chulapas, e canoas (foi que nas embarcações) recebendo em troca escravos bussais,[sic] e cera, com que pagavão, que passavão ao Maranhão (ou Brazil) regressando para esta cidade [Lisboa], com carga de gêneros Provinciais; e sucessivamente, era este giro, que mantinhão aquellas [sic] Praças, dependentes, e seus habitantes<sup>81</sup>.

No quadro 9 apresentamos as regiões que forneceram cativos para a capitania maranhense durante o período no qual foi concedido a CGGPM o monopólio da comercialização na África (rios da Guiné) e no Estado do Grão-Pará e Maranhão.

**Quadro 9 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1756-1778)**

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776, 1777, 1778	Bissau, Cacheu, Cabo Verde	9.258 (90%)
África Centro-Occidental	1765, 1776	Benguela, Luanda	1.017 (10%)
<b>Soma</b>			<b>10.275 (100%)</b>

Fonte: www.slavevoyages.org

Dentre as setenta viagens negreiras com destino à capitania maranhense, sessenta e sete delas saíram da região da Senegâmbia, trinta e uma, de Bissau, vinte e sete, de Cacheu e nove, de Cabo Verde; e apenas três, da África central, sendo duas de Luanda e uma de Benguela. Portanto, no período de atuação da companhia pombalina os resgates de cativos se limitaram a basicamente essas duas regiões. E da população africana inserida como cativa no Maranhão durante a atividade da CGGPM e mesmo depois dela, Carreira acredita que entre o rio Casamansa e o Cacheu foram resgatados banhuns, cassangas, felupes, baiotes, balantas, brames, pepéis e caboianas. Do porto de Bissau os africanos embarcados para a capitania maranhense eram pepéis da própria ilha, balantas, manjacos, bijagós, beafadas, nalus e mandingas, soninkés e pajandincas<sup>82</sup>. Esses foram os grupos de procedência que mais alimentaram a corrente do tráfico.

<sup>81</sup> Documentação colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania, coleção IHGB – DL. 27,03.

<sup>82</sup> CARREIRA, op.cit., 1982. p.105-106.

Ao final do século XVIII e início do XIX a América portuguesa vivenciava uma conjuntura econômica favorável e, de acordo com João Fragoso, esse período (de 1792 a 1815) foi positivo a nível mundial e, no Brasil, significou uma melhoria “da situação internacional de seus produtos agrícolas, especialmente açúcar e algodão, traduzindo-se em uma tendência de alta de preços”<sup>83</sup>. Portanto, diríamos que o intervalo de 1779 a 1815 se configurou em um momento áureo da economia maranhense, pois aumentou-se a produção/exportação de arroz e algodão e conseqüentemente também recrudesceu a entrada de africanos na capitania. No quadro 10 apontamos as regiões e os portos de embarque dos africanos inseridos no Maranhão por esse período.

**Quadro 10 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1779-1815)<sup>84</sup>**

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1779 - 1815	Bissau, Cacheu, Cabo Verde, Guiné Portuguesa, Senegâmbia	42.109 (77,5%)
Baía de Biafra	1805, 1806, 1811	Gabão, São Tomé, Camarões	599
Baía do Benin	1784, 1790, 1807	Benin, Costa da Mina, Uidá	539
África Centro-Occidental	1785, 1787, 1788, 1789, 1793, 1797, 1802, 1803, 1804, 1805, 1806	Benguela, Luanda	10.622 (19,5%)
Serra Leoa	1787	Costa da Malagueta	40
África Oriental	1797	Moçambique	371
<b>Soma</b>			<b>54.280 (100%)</b>

Fonte: www.slavevoyages.org

Das duzentas viagens negreiras destinadas ao Maranhão, com indicação das regiões de procedência, cento e sessenta e cinco delas provinham da Senegâmbia e, entre os portos mais representativos, estavam os de Bissau – de onde partiram cento e uma viagens com o total de 25.147 cativos – e Cacheu com cinquenta e cinco partidas, totalizando 14.104 escravos.

A segunda área a se destacar no envio de cativos foi a África Centro-Occidental, dela partiram vinte e quatro viagens, sendo a maioria (vinte e uma) oriunda do porto de Luanda. Só deste porto desembarcaram 9.545 cativos na capitania maranhense entre os anos de 1785 e 1806. A Senegâmbia e a África Centro-Occidental foram responsáveis por 97% dos escravos desembarcados no Maranhão. Esse contingente de cativos africanos, provavelmente a maioria,

<sup>83</sup> FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p.16.

<sup>84</sup> Nosso objetivo foi demonstrar os portos de procedências dos cativos africanos inseridos na capitania maranhense, portanto, no quadro 10 não incluímos os escravos sem especificação de procedência (totalizam 1.000) e os designados apenas como sendo originários da África (1.149).

foi destinado as lavouras de algodão e arroz. E, segundo Antonia Mota, uma unidade de produção voltada para o plantio desses dois produtos necessitava, em média, de vinte escravos<sup>85</sup>.

O cultivo do algodão, no Maranhão, se dera desde a presença dos franceses na região (1612-1615). O mesmo, devido à pobreza da capitania, foi utilizado como moeda. Mas apenas ao final dos Setecentos o algodão despontou como a principal riqueza, para isso a capitania maranhense teve a seu favor uma série de acontecimentos no cenário internacional, tais como, a Revolução Inglesa, a Independência das Treze Colônias, etc<sup>86</sup>. O aumento da demanda por algodão no mercado mundial propiciou uma multiplicação de unidades produtoras e estas exigiram cada vez mais um “afluxo de escravos africanos, transformando o Maranhão num dos maiores produtores de algodão”<sup>87</sup>. O primeiro embarque deste produto para o mercado internacional ocorreu em 1760 – foram 130 sacas de 90 quilos –; a partir de então, a escala de exportação foi quase sempre crescente, sendo que no último ano do século XVIII do Maranhão saíram cerca de 30.000 sacas de algodão<sup>88</sup>.

Charles Boxer aponta que a prosperidade da capitania maranhense foi estimulada pela Guerra de Independência americana, pois forçou a Grã-Bretanha a se voltar para a América portuguesa com vistas a obter algodão, que antes do conflito era fornecido pelas colônias norte-americanas<sup>89</sup>.

A grande procura por algodão na Europa a partir de 1780 assegurou mercado para esse produto, colaborando para a consolidação do setor de exportação. O algodão chegou a representar 75% das exportações maranhenses e entre 1796 e 1811 alcançou o segundo lugar nas remessas brasileiras, perdendo apenas para o açúcar. O Maranhão nessa época era a segunda área exportadora do produto (a primeira era Pernambuco), sendo que dos portos brasileiros o de São Luis foi o quarto a enviar seu produto para o mercado exterior<sup>90</sup>. No entender de José Jobson Arruda “A economia do Maranhão poderia ser chamada a economia do algodão”, uma vez que a participação desse produto nas exportações variou em torno de 73% e 82%, contrastando com a exportação de mantimentos que mal chegou a 20%<sup>91</sup>.

A cultura do arroz branco da Carolina (EUA) começou a partir da década de 1770 – foi introduzida pela companhia pombalina, em substituição ao arroz da terra que tinha pouca aceitação no mercado europeu – e por volta de 1781 esse produto já abastecia suficientemente Portugal, sendo que a capitania maranhense “onde o arroz foi cultivado primeiro no baixo Itapecuru e onde se tornou a segunda cultura mais importante depois do algodão, continuou a ser a principal fonte de suprimento”<sup>92</sup>. Segundo Jalila Ribeiro, em decorrência

da demanda do mercado externo, a rizicultura no Maranhão assumiu também um caráter de grande lavoura mercantil, para onde convergiu grande número de

---

<sup>85</sup> MOTA, op.cit., 2007. p.56.

<sup>86</sup> RIBEIRO, Jalila Ayoub Jorge. *A desagregação do sistema escravista no Maranhão (1850-1888)*. São Luís: SIOGE, 1990. p.32.

<sup>87</sup> Ibidem, p.33.

<sup>88</sup> VIVEIROS, op.cit., p.75. 1 v.

<sup>89</sup> BOXER, op. cit., p.205-206.

<sup>90</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860. In: BÖTTCHER, Nikolaus e HAUSBERGER, Bernd (eds.). *Dinero y negocios em la historia de América Latina*. Frankfurt & Madrid: Vervuert Iberoamericana, 2000. p.291-292.

<sup>91</sup> ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. p.229.

<sup>92</sup> ALDEN, op.cit., p.570.

escravos. Entre as medidas de incentivo à cultura do arroz, constava a facilitação do braço escravo aos que quisessem se dedicar ao seu plantio<sup>93</sup>.

Essa prosperidade econômica verificada a partir das últimas décadas dos Setecentos e duas primeiras décadas do século XIX proporcionou ao Maranhão uma posição de destaque no cenário nacional<sup>94</sup>. Os viajantes Spix e Martius indicaram São Luís, em 1821, como a quarta cidade em população e riqueza – só estava atrás de Rio de Janeiro, Salvador e Recife<sup>95</sup>.

Antes, durante 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. E, como apontamos no quadro 10, os portos dessas localidades continuavam a ser freqüentados por navios portugueses que, ao adquirirem escravatura, partiam com ela “em direitura 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”<sup>96</sup>. Fato que pode ser corroborado pela correspondência a seguir:

A [praça] de Bissau; maior pelo seu commercio actual e cituada [sic] mais ao sul em huma [sic] ilha, he banhada de hum Rio, e no centro das terras em distancia de 50 legoas [sic] se acha a povoação de Geba; estes lugares são os que restrictamente [sic] estão debaixo da sujeição e Domínio Portuguez,[sic] sendo todo o resto do paiz occupado [sic] de gentio bárbaros, de cujas [desinções] procede o resgate, e origem da escravatura, que se exporta para as capitánias do Maranhão, e Pará, constituindo o objecto principal, e quaze [sic] único daquella Costa, tornando-se como accepatorio [sic] alguma Cera, Marfim, extraviada pelos Gentios aos Ingleses, e Francezes, que pagando-lhes por hum maior preço os desvião das nopsas [sic] Praças, que apsim [sic] perdem estas fontes de hum commercio [sic] lucrativo.

[...] Taes [sic] são os Portos, e Praças que fazem todo o commercio da Costa de Guiné, que animado da nossa parte com introdução de gente, e fomento do commercio, se tornaria, muito, e muito vantajozo a este Reino, e aos nopsos [sic] Domínios do Maranhão, e Pará, para onde se destina a escravatura, que popso [sic] informar ao dito Respeito [...] <sup>97</sup>.

A referida carta foi enviada a Lisboa por Manoel Pinto de Gouvêa, recém comandante de Bissau e que anteriormente tinha exercido o mesmo posto em Cacheu. Ela data de 20 de novembro de 1805. Percebe-se pelo documento a preocupação do comandante em determinar a localização geográfica de Bissau, assim como fornecer informações acerca da população que habita a localidade e o tipo de comércio que se estabelece com eles. Nota-se que mesmo após as atividades da CGGPM essa região continuava a fornecer cativos para o Pará e para o Maranhão.

No decorrer deste capítulo apontamos os diversos portos (brasileiros e africanos) de onde provinham os escravos inseridos no Maranhão. Em relação às localidades brasileiras, verificamos que Bahia e Pernambuco se destacaram como áreas re-exportadoras de cativos.

<sup>93</sup> RIBEIRO, op.cit., 1990. p.44-45.

<sup>94</sup> Ibidem, p.37.

<sup>95</sup> FARIA, op.cit., 2005. p.231.

<sup>96</sup> CARREIRA, op.cit., 1982. p.101.

<sup>97</sup> Documentação colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania, coleção IHGB – DL 347,30.03.

Do lado africano, averiguamos que a partir de final do século XVIII o porto de Luanda começou a se destacar como fornecedor de cativos para a capitania maranhense, mas, apesar disso os escravos provenientes da Alta Guiné continuaram a ser a maioria. Sendo que, a região da Senegâmbia comercializou escravos com o Maranhão por praticamente toda a vigência do tráfico brasileiro<sup>98</sup>.

O banco de dados *Voyages* informa que até 1842 os cativos advindos das Ilhas de Cabo Verde desembarcaram na capitania maranhense, ou seja, após a proibição do tráfico negreiro ao norte do Equador, esse continuou sendo realizado. René Pélissier pontua que Bissau, em 1849, ainda era “o porto privilegiado das exportações negreiras consecutivas às guerras travadas no interior pelos Fulas contra os Mandingas”<sup>99</sup>.

---

<sup>98</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. p.75.

<sup>99</sup> PÉLISSIER, op.cit., p.45.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta dissertação verificamos o quanto a pobreza do Estado do Maranhão foi um tópico freqüente no discurso de colonos, religiosos e representantes da Coroa portuguesa na região. Sendo, recorrente a imagem de que até a segunda metade do século XVIII o Estado pouco produzia para o mercado externo. Neste cenário, a mão-de-obra preponderante era a indígena, e foi procurando ter acesso a ela e controlá-la que colonos e jesuítas travaram intensas disputas.

Em decorrência das questões envolvendo a mão-de-obra indígena, Portugal criou leis e companhias de comércio para concessão de assento a particulares e inserção regular do escravo africano no Estado do Maranhão. Resolver-se-ia, assim, as contendas entre colonos e jesuítas livrando o dito silvícola do cativeiro. Entretanto, apesar de todos os esforços, as medidas metropolitanas não obtiveram sucesso, pois somente na segunda metade do século XVIII a entrada de cativos africanos se deu de forma regular, secundada pelo fim do cativeiro indígena.

Dentre as companhias de comércio criadas com o objetivo de desenvolver o Estado do Maranhão, destacou-se a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Criada no contexto pombalino, ela teve um papel fundamental na capitania maranhense, pois, além de favorecer o comércio da região com a introdução maciça de cativos africanos para as lavouras de algodão e arroz, estimulou os lavradores com o fornecimento de mão-de-obra e ferramentas a prazo.

Demonstramos que ao longo da existência da Companhia pombalina a capitania maranhense conheceu um fluxo regular de cativos africanos para as lavouras de arroz e algodão, em especial os provenientes de Bissau e Cacheu. Nossas investigações corroboram o que outros autores já apontavam, ou seja, que a principal fonte de resgate de cativos para a capitania maranhense foi a Alta Guiné, porém, como vimos ao longo desta pesquisa, não foi a única.

Verificamos que, basicamente, durante as atividades da CGGPM a maioria dos escravos inseridos no Maranhão era proveniente dos portos de Bissau e de Cacheu, mas já a partir de então a região da África Central, representada pelo porto de Luanda, se configurava como a segunda maior fonte abastecedora da capitania. Não só diretamente do continente africano encontramos escravos introduzidos na capitania maranhense. No final do século XVIII, uma quantidade considerável de escravos, provenientes do Estado do Brasil, majoritariamente da Bahia e de Pernambuco, aportaram em São Luís.

Logo, no decorrer da segunda metade do século XVIII e início do século XIX, averiguamos que variadas foram as regiões – africanas e brasileiras – que forneceram mão-de-obra escrava para o Maranhão, mas também demonstramos a estreita conexão entre esta área e a Alta Guiné. Esta sem dúvida foi a principal fornecedora de cativos, sendo que, o comércio negreiro entre a capitania maranhense e os portos dessa região vigorou por praticamente toda a vigência do tráfico de escravos para a América portuguesa.

## **FONTES**

### 1.1. Primárias manuscritas

#### **Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)**

Correspondências da capitania maranhense

Docs.: 4618; 4665; 5124; 5060; 5166; 5355; 5432; 5562; 5840; 5938; 6112; 6288; 6429; 6567; 6718; 6868; 7086; 7178; 7404; 7680; 7887; 8313

#### **Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)**

“Documentação colonial na África, Ásia e Oceania”

Coleção IHGB – DL 85,03.11.

Coleção IHGB – DL 27,03

Coleção IHGB – DL 347,30,03

#### **Arquivo Público do Estado do Maranhão**

Livros de Batismos, casamentos e óbitos

### 1.2. Fonte digital

Livro Grosso do Maranhão. In: *Anais da Biblioteca Nacional*. v. 66. Rio de Janeiro, 1948.

Disponível em: <[www.bn.br/site/pages/bibliotecaDigital/bibsemfronteoras/anais/index.html](http://www.bn.br/site/pages/bibliotecaDigital/bibsemfronteoras/anais/index.html)>.

Acesso em: 10 fev. 2010.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino*. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Disponível em: <[www.usp.br/online/dicionarios/Bluteau](http://www.usp.br/online/dicionarios/Bluteau)>.

Acesso em: 6 jul. 2010.

ELTIS, David; RICHARDSON, David; FLORENTINO, Manolo & BEHRENDT, Stephen. The Trans-Atlantic Slave Trade: a Dataset on-line. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

Viagens de números: 41244, 41225, 41226, 41227, 41228, 41229, 50489, 41230, 41234, 41235, 41237, 41246, 41787, 9054, 9056, 9055, 9061, 9060, 19582, 19559, 19583, 19616, 9064, 9065, 19547, 9068, 9067, 19627, 19574, 9069, 19601, 19575, 9070, 8949, 19554, 9071, 19548, 19617, 19602, 9072, 19618, 19585, 19543, 19584, 19603, 19544, 19549, 19560, 19523, 19555, 19619, 19586, 19545, 19591, 19540, 19587, 19620, 19551, 19566, 19557, 19589, 19590, 19536, 19642, 19594, 9074, 19570, 19546, 19567, 47686, 47323, 47324, 19621, 19595, 19635, 9076, 19537, 19577, 19636, 19610, 19622, 19605, 19578, 19579,



41788, 19606, 41149, 19607, 41153, 19623, 19608, 41166, 41195, 41180, 19624, 19572, 47247, 47226, 41206, 19626, 19631, 47240, 41208, 19573, 48383, 46735, 41177, 47261, 47262, 47201, 47719, 47238, 47196, 41857, 49920, 46433, 46434, 41207, 49908, 19615, 19632, 47252, 41202, 47253, 48436, 47729, 48421, 41256, 47254, 47251, 41204, 47724, 48446, 8305, 47737, 41203, 49909, 47740, 47246, 47257, 47498, 47243, 47496, 47735, 51161, 47733, 47204, 47239, 47258, 46805, 47244, 46345, 47366, 46802, 47736, 47734, 47259, 49910, 46801, 46804, 47260, 41777, 49911, 47237, 47374, 47467, 49961, 46803, 49906, 47372, 49962, 40800, 47468, 47469, 47509, 49912, 47373, 49907, 47510, 41778, 47249, 41858, 46330, 47256, 47245, 46417, 46309, 46331, 46308, 48913, 46319, 46307, 46329, 41269, 47250, 41785, 47242, 47241, 48911, 46315, 46305, 46314, 46334, 46306, 46316, 46355, 46343, 46328, 46304, 46332, 41270, 46335, 40106, 46299, 40101, 40102, 46300, 8429, 46325, 46326, 46365, 40138, 40155, 46336, 46347, 46366, 40160, 40137, 46361, 46341, 41275, 40169, 8435, 46297, 46344, 48538, 46367, 48912, 49426, 40189, 46338, 46327, 46317, 46362, 46318, 46339, 46368, 46371, 49407, 46322, 46364, 46323, 46385, 46370, 46378, 46324, 46342, 46380, 46369, 46382, 41290, 46372, 46379, 46387, 49397, 46373, 46377, 49398, 46381, 49399, 41297, 41298, 46374, 41296, 46399, 46375, 41291, 46397, 46401, 41265, 41268, 41282, 41283

## REFERÊNCIAS:

ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v.

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

ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860. In: BÖTTCHER, Nikolaus e HAUSBERGER, Bernd (eds.). *Dinero y negocios em la historia de América Latina*. Frankfurt & Madrid: Vervuert Iberoamericana, 2000.

ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

AZEVEDO, João Lúcio. *O Marquês de Pombal e sua época*. São Paulo: Alameda, 2004.

\_\_\_\_\_. *Os jesuítas no Grão-Pará: suas missões e a colonização*. Lisboa: Tavares e Cardoso & Irmão, 1901.

BARCELLOS, Christiano José de Senna. *Subsídios para a história de Cabo Verde e Guiné*. Academia Real da Sciencias de Lisboa, Lisboa, 1905, parte III.

BARRETO, João. *História da Guiné, 1418-1918*. Lisboa: Edição do autor, 1938.

BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000.

BEOZZO, José Oscar. *Leis e regimentos das missões: política indigenista no Brasil*. São Paulo: Edições Loyola, 1983.

BETTENDORFF, Pe. João Felipe. *Crônica da missão dos padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão*. 2 ed. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves; Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

BEZZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

\_\_\_\_\_. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

CAETANO, Antonio Felipe Pereira. *Entre drogas e cachaça: a política colonial e as tensões na América portuguesa (Capitania do Rio de Janeiro e Estado do Maranhão e Grão-Pará, 1640-1710)*. 2008. 374 f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: <<http://www.bdttd.ufpe.br>>. Acesso em: 12/01/2010.

CARDOSO, Alírio Carvalho. *Insubordinados, mas sempre devotos: poder local, acordos e conflitos no antigo Estado do Maranhão (1607-1653)*. 2002. 257 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas 2002. Disponível em: <[www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000256979](http://www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000256979)>. Acesso em: 12/01/2010.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

CARREIRA, António. *Cabo Verde: formação e extinção de uma sociedade escravocrata (1460-1878)*. Cabo Verde: Estudos e Ensaios, 2000.

\_\_\_\_\_. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 1 v.

\_\_\_\_\_. *Os portugueses nos rios de Guiné (1500-1900)*. Lisboa, 1984.

\_\_\_\_\_. *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

\_\_\_\_\_. *Panaria cabo-verdeano-guieneense*. Lisboa: Instituto Cabo Verdeano do Livro, 1983.

\_\_\_\_\_. *O tráfico de escravos nos rios de Guiné e ilhas de Cabo Verde (1810-1850)*. Lisboa: Junta de investigações científicas do ultramar, estudos de antropologia cultural n. 14, 1981.

CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. *Índios e cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. 2005. 407 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005. Disponível em: <[www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000348218](http://www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000348218)>. Acesso em: 12/01/2010.

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

\_\_\_\_\_. *Portuguese colonization of the Amazon region, 1640-1706*. Cambridge, 2005. 334 f. Tese (Doutorado em História) – Sidney Sussex College, University of Cambridge, 2005.

COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América a partir da colônia – o caso do diretório dos índios (1750-1798)*. 2005. 432 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br>>. Acesso em: 12/01/2010.

CORTESÃO, Jaime. *História da expansão portuguesa*. [Lisboa]: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1993. 4 v.

COUTINHO, Milson. *A revolta de Bequimão*. São Luís: Instituto Geia, 2004

COUTO, Jorge. O Brasil pombalino. In: *Camões Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, Lisboa, n. 15 – 16, p. 53 – 74, jan./jun. 2003.

CUNHA, Manuela Carneiro da (org.). *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

CURTIN, Philip D. *The atlantic slave trade: a census*. Wisconsin, The University of Wisconsin Press, 1969.

DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 1 v.

\_\_\_\_\_. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 2 v.

ESTEVES, Maria Luisa. *Gonçalo de Gamboa de Aiala, capitão-mor de Cacheu, e o comércio negreiro espanhol (1640-1650)*. Lisboa, 1988.

FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

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

FARIA, Regina Helena Martins de. Descortinando o Maranhão oitocentista. In: COELHO, Mauro Cezar; GOMES, Flávio dos Santos; QUEIROZ, Jonas Marçal; MARIN, Rosa e. Acevedo; PRADO, Geraldo (orgs.). *Meandros da História: trabalho e poder no Pará e Maranhão, séculos XVIII e XIX*. Belém: UNAMAZ, 2005. p. 231-247.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FERREIRA, Roquinaldo. Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, p. 37-59, jan. 2006. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/tempo/>>. Acesso em: 24 mai. 2007.

FILHO, Luiz Viana. *O negro na Bahia*. 2 ed. São Paulo: Martins, 1976.

FLORENTINO, Manolo. Aspectos sociodemográficos da presença dos escravos moçambicanos no Rio de Janeiro (c.1790 - c.1850). In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; JUCÁ, Antônio Carlos; CAMPOS, Adriana (orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

\_\_\_\_\_. Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.

GADELHA, Regina Maria A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: fronteira norte do Brasil. *Revista eletrônica do instituto de Estudos Avançados*. v. 16, n. 45, p. 63-80, mai./ago. 2002. Disponível em: <[www.scielo.br](http://www.scielo.br)>. Acesso em: 12 jan. 2010.

GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

GUDEMAN, Stepen; SCHWARTZ, Stuart. Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII. In: REIS, João José (org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

KLEIN, Herbert S. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. In: *Estudos Econômicos*. v. 17, n. 2, p. 129-149, mai./ago. 1987.

LIBERMAN, Maria. *O Levante do Maranhão. Judeu Cabeça de Motim: Manuel Beckman*. São Paulo: FFLCH/USP, 1983.

LOPES, Carlos. O Kaabu e os seus vizinhos: uma leitura espacial e histórica explicativa de conflitos. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, n. 32, p. 9-28, 2005. Disponível em: <<http://www.afroasia.ufba.br>>. Acesso em: 6 de jun. 2007.

\_\_\_\_\_. *Kaabunké: espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos portugueses, 1999.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MARCADÉ, Jacques. O quadro internacional e imperial. In: SERRÃO, José; MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.). *Nova história da expansão portuguesa: o império luso-brasileiro (1620-1750)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1991, p. 19-85.

MARCÍLIO, Maria Luiza. A população do Brasil colonial. In: BETHELL, Leslie (org.). *A história da América Latina: a América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v.

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

MAURO, Frédéric. Portugal e o Brasil: a reorganização do império, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1998. 1v.

MEIRELES, Mário Martins. *História do Maranhão*. [São Luís]: D.A.S.P. – Serviço de Documentação, 1960.

MONTEIRO, John Manuel. *Os negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOTA, Antonia da Silva. Aspectos da cultura material nos inventários post-mortem da capitania do Maranhão, séculos XVIII e XIX. In: *Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*. Lisboa, 2005. Disponível em: <[http://cvc.instituto.camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat\\_view/75-coloquios-e-congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html](http://cvc.instituto.camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat_view/75-coloquios-e-congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html)>. Acesso em: 23 jan. 2010.

\_\_\_\_\_. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. 2007. 188 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007. Disponível em: <[http://www.bdt.d.ufpe.br/tedeSimplificado/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=5376](http://www.bdt.d.ufpe.br/tedeSimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=5376)>. Acesso em: 12 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. Família e fortuna no Maranhão setecentista. In: COSTA, Wagner Cabral da (org.). *História do Maranhão: novos estudos*. São Luís: EDUFMA, 2004. p. 51-79.

MOTA, Avelino Teixeira da. *As viagens do Bispo D. Frei Vitoriano Portuense à Guiné*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

MOURA FILHO, Heitor Pinto de. *Um século de Pernambuco mal contados: estatísticas demográficas nos oitocentos*. 2005. 180 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

PÉLISSIER, Réne. *História da Guiné: portugueses e africanos na Senegâmbia, 1841-1936*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989. 1 v.

PINHEIRO, Joely Aparecida Ungretti. *Conflitos entre jesuítas e colonos na América portuguesa (1640-1700)*. 2007. 270 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <[www.libdigi.unicamp.br/documente/?code=vtls000414730](http://www.libdigi.unicamp.br/documente/?code=vtls000414730)>. Acesso em: 12/01/2010.

PRADO JR., Caio. *A formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A política de Portugal no vale amazônico*. Belém, 1940.

RESENDE, Tadeu Valdir Freitas de. *A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras*. 2006. 353 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-123916](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-123916)>. Acesso em: 12/01/2010.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

\_\_\_\_\_. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João L. R.; ALMEIDA, Carla M. C. de; SAMPAIO, Antonio C. J. de. (orgs.). *Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

\_\_\_\_\_. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1678-1830)*. 2005. 137 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

RIBEIRO, Jalila Ayoub Jorge. *A desagregação do sistema escravista no Maranhão (1850-1888)*. São Luís: SIOGE, 1990.



RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV, 1971.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1780)*. 2008. 429 f. Tese (Doutorado em História Social)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-06072008-140850](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-06072008-140850)>. Acesso em: 12 jan. 2010.

SANTOS, Maria Januária Vilela. *A balaiada e a insurreição de escravos no Maranhão*. São Paulo: Ática, 1983.

SANTOS, Maria Emília Madeira. Lançados na costa da Guiné: aventureiros e comerciantes. In: LOPES, Carlos (org.). *Mansas, escravos, grumetes e gentio: Cacheu na encruzilhada das civilizações*. Lisboa: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas, 1993, p. 65-78.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SHIKIDA, Claudio. *Apontamentos sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007. p. 1-22.

SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlanti slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p. 447-501, dez. 2008.

SILVA, Dilma de Melo. *Por entre as Dórcades Encantadas: os Bijagós da Guiné-Bissau*. São Paulo: Terceira Margem, 2000.

SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

\_\_\_\_\_. Descobrimos a Guiné no Brasil colonial. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, n. 407, p. 71-94, abr./jun. 2000.

TAUNAY, Affonso de E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: IHGB, 1941. 3 v.

THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. *Revista de Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, Ano 26, n.2, p. 221-240, 2004.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho. *História Geral do Brasil: antes da sua separação e independência de Portugal*. 3. ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, [1927?- 1936]. Tomo Segundo.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII e XIX*. Salvador: Corrupio, 2002.

VERGOLINO-HENRY, Anaíza; FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo Público do Pará, 1990.

VIANNA, Hélio. *História do Brasil*. 15. Ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1994.

VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954. 1 v.