

“Nas duas margens do atlântico equatorial”: as dinâmicas do tráfico negreiro entre a Alta Guiné e a Capitania do Maranhão (1778 -1797)

Esmeralda Lima da Silva

Resumo

O presente artigo visa discutir as dinâmicas do comércio de africanos escravizados no Estado do Maranhão, especificamente no porto de São Luís, entre os anos de 1778–1797, com base nos mapas de escravaturas do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Primeiramente, se discute a utilização da mão de obra indígena, sendo a principal força de trabalho no Estado do Maranhão e Grão-Pará livre ou escrava e que mesmo após a introdução dos trabalhadores africanos não deixou de ser utilizada. No segundo momento, discutiremos as dinâmicas e mapear as rotas escravas tecidas entre o Estado do Maranhão e a Costa africana, percebendo assim quais portos africanos mantiveram relação com o de São Luís, bem como, o número de escravizado, as embarcações e os portos de origem. Esse olhar está coadunado com a intenção de perceber a existência de uma rota regular da entrada de africanos, e a inserção do Maranhão no contexto Atlântico.

Palavras-Chave: Atlântico equatorial. Tráfico de escravos. Capitania do Maranhão.

“On both shores of the equatorial Atlantic”: the dynamics of the slave trade between Upper Guinea and the Capitania of Maranhão (1778 -1797)

Abstract

The present article aims to discuss the dynamics of the slave trade in the State of Maranhão, specifically in the port of São Luís, between the years 1778-1797, based on the slavery maps of the Overseas Historical Archive (AHU). Firstly, the use of indigenous

labour is discussed, being the main labour force in the State of Maranhão and Grão-Pará free or slave and that even after the introduction of African workers did not cease to be used. In the second moment, we will discuss the dynamics and map the slave routes woven between the State of Maranhão and the African Coast, thus perceiving which African ports maintained a relationship with São Luís, as well as, the number of enslaved people, the vessels and the ports of origin. This look is in line with the intention of realizing the existence of a regular route of entry of Africans, and the insertion of Maranhão in the Atlantic context.

Keywords: Equatorial Atlantic. Slave trade. Captania of Maranhão.

Texto integral

Apresentação

Segundo Armitage (2014), os debates teóricos e metodológicos sobre o termo e usos da chamada “História Atlântica” muito em voga nas últimas décadas, gera um crescente interesse pelo atlântico e pelo mundo atlântico como objeto de estudo entre historiadores da América do Sul e do Norte, do Caribe, da África e da Europa ocidental. Essa vertente vem permitindo repensar a expansão marítima e a formação dos territórios do ultramar, redimensionando, de um lado, os circuitos que tomaram mercadorias, ideias e saberes e de outro, as dinâmicas de encontro entre sociedades em diferentes partes e continentes. Essa nova escala de observação historiográfica visa superar o nacionalismo metodológico e as visões eurocêntricas/ocidentalistas e ampliar a perspectiva de análise sobre a formação do mundo atlântico desde o século XVI, historicamente configurada.

A historicidade das formações sociais atlânticas e as novas perspectivas teóricas e metodológicas de investigação, promoveram a construção de narrativas acerca das formações sociais atlânticas articuladas pelas margens do Oceano, sendo narradas, descritas e interpretadas pelas correntes historiográficas do Atlântico em perspectiva conectada. O diálogo entre a história do continente africano e o mundo atlântico tem

se desenvolvido, abarcando o continente numa agenda de estudos intercontinental, ao contrário de reduzir-se à presença de africanos nas Américas. As novas produções historiográficas e os estudos pós-colonial atribuem à África e à Diáspora outro papel na formação da Modernidade e do mundo atlântico. Conforme Wissenbach (2009), os estudos pós-coloniais introduziram uma nova historiografia aludida a antiga experiência portuguesa nos territórios africanos, nas quais evidencia que os navegadores e comerciantes portugueses se posicionaram diante das estratégias e dos circuitos de mercados africanos ou asiáticos, intrometendo-se em rotas e modalidades preexistentes na África. Dessa forma, a instrumentalização do comércio atlântico de escravizados se deu a partir de instituições e de usos de costumes locais. Assim, a historiografia que versa sobre a História Atlântica contribui com importantes elementos para uma melhor compreensão da experiência escravista nas Américas, transcendendo os limites de uma história euro centrada e problematizando a influência da historiografia europeia na compreensão do comércio de almas pelo atlântico, e o entendimento da escravidão africana nas Américas.

No caso de Portugal e do seu Império Atlântico, que, neste período, estava centrado na América portuguesa, o mundo atlântico configura-se como um dos territórios historiográficos mais dinâmicos das últimas décadas. Em diálogo com a historiografia produzida, oferecer novas leituras e procedimentos teóricos e metodológicos relativos à historicidade, a investigação e a construção de narrativas acerca das formações sociais atlânticas modernas sob a perspectiva da epistemologia “pós-colonial”, bem como, as nuances da colonialidade e descolonização sobre a historicidade de mundos atlânticos, enquanto campo de estudo historiográfico acerca de outras cosmovisões a despeito da História Atlântica.

Na formação do mundo atlântico, no século XVI, a atividade que mais movimentou a circulação do oceano foi o mercado de escravizados. Linebaugh (1983) sugere que dentre os vários navios que conectaram o mundo atlântico, o navio negreiro foi o mais importante para compreensão do conjunto histórico formado pelas conexões no espaço atlântico. Desse modo, foi um cenário de grandes migrações

intercontinentais, onde diversas sociedades africanas participaram ativamente do comércio de africanos escravizados para as Américas ao longo do século XVII e início do século XVIII. Segundo Cortez Wissen (2009) esse nascimento do atlântico envolveu uma gigantesca migração internacional de pessoas, onde os africanos atravessaram de forma espontânea ou compulsória as ilhas do Atlântico e do Caribe e as Américas, tornando-se uma população dominante em muitas áreas. É a partir desse viés, que as migrações de inúmeros africanos adentraram as Américas, e aqui voltamos em especial a América portuguesa e, sobretudo, a capitania do Maranhão. Assim, a escravidão e seus desdobramentos são tidos como um dos elementos central para a conformação do mundo atlântico, e as narrativas sobre a escravidão africana, como parte incontornável do debate, articulada numa perspectiva de conexão entre as duas margens do atlântico. Nesse caso, o Atlântico Sul e mais especificamente as relações entre a África centro-ocidental e a América portuguesa, ou como sugere Chambouleyron (2006), o Atlântico equatorial.

Nesse sentido, este artigo tem em vista ilustrar parte dessas contribuições, no que tange a presença africana no Norte da América portuguesa, sobretudo, no antigo Estado do Maranhão, a partir da diáspora africana. Nossa intenção é compreender a atuação dos agentes diretamente envolvidos com o comércio, os capitães de navios, os negociantes que controlavam o tráfico, os tipos de embarcação usadas, os portos de embarque, e o número de escravizados que entraram em terras maranhenses. Assim, iremos discutir sobre as dinâmicas do comércio de africanos escravizados no Estado do Maranhão, especificamente no porto de São Luís, entre os anos de 1778–1797, com base nos mapas de escravaturas do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Essas fontes remetem diretamente à entrada de escravos, nesse caso faremos um estudo quantitativo, por meio de fontes primárias. O recorte temporal adotado compreende o período de 1778, momento de mudança e transformações no comércio transatlântico de africanos, pois com o fim do monopólio da Companhia de Comércio o tráfico ficou sob o controle dos traficantes. Nesse sentido, primeiro, discutiremos a utilização da mão de obra indígena, a qual foi a principal força de trabalho no Maranhão e Grão-Pará

e que mesmo após a introdução dos trabalhadores africanos não deixou de ser utilizada. No segundo momento, discutiremos as dinâmicas e mapear as rotas escravas tecidas entre o Maranhão e a Costa africana, percebendo assim quais portos africanos mantiveram relação com o porto de São Luís, ponto final da travessia, bem como, o número de escravizados trazidos para as terras maranhenses, as embarcações e os portos de origem.

Negros da terra e os trabalhadores da Guiné: a inserção dos trabalhadores africanos no Maranhão colonial

Conforme Monteiro (1994), a gênese da escravidão no Brasil, tanto indígena quanto africana, encontrava-se na articulação de um sistema que buscava criar excedentes, transformados em riqueza comercial e apropriar-se deles. Nas capitanias afastadas do Nordeste açucareiro, alvo central do tráfico negreiro, o trabalho indígena assumiu uma importância fundamental para a sobrevivência dos colonos. A abundância de mão de obra indígena presente na Amazônia permitiu o estabelecimento de um tráfico interno de trabalhadores indígenas no Estado do Maranhão, como também para outras capitanias. De acordo com Domingues (2000), a mão de obra indígena livre ou escrava foi indispensável à organização social, política e econômica das capitanias do Pará e Maranhão.

Nos primeiros séculos da colonização, os empreendimentos coloniais no Maranhão e Grão-Pará foram totalmente dependentes da mão de obra indígena, esses trabalhadores indígenas cativos ou não, mesmo depois da introdução de africanos, não deixaram de representar um papel destacado na composição da força de trabalho, mesmo depois da introdução de africanos, os indígenas não deixaram de representar um papel destacado na composição da força de trabalho. Para Ricupero (2009, p.135) “diga-se de passagem, foi a riqueza produzida pelos chamados negros da terra que financiou a entrada dos negros da Guiné”. Nesse cenário, não há dúvida de que a principal força de

trabalho no Antigo Estado do Maranhão e Pará do século XVII foi a indígena, no entanto, a presença africana na região não pode ser desconsiderada.

Durante todo o século XVII e a primeira metade do século XVIII, não houve tráfico sistemático e contínuo de africanos para toda a região amazônica. Se comparado às outras áreas da América portuguesa, pode-se dizer que o Norte do Brasil começou tardiamente a receber mão de obra africana abundante. Segundo Meireles (2006), os portos de Belém e de São Luís, aparecem mais nitidamente no cenário colonial a partir da segunda metade do século XVIII, período no qual foram conectados às rotas comerciais do atlântico por meio da criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, estabelecida em 1755, que se tornou a responsável monopolista pelo comércio de africanos entre o antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão e pela região da Senegâmbia e Guiné-Bissau, na África. Nessa lógica, o Estado do Maranhão e Grão-Pará, se insere enquanto parte da emblemática relação com o Atlântico e o comércio de escravizados.

A importação de mão de obra africanos para o Estado do Maranhão durante o século XVIII, e conseqüentemente o estabelecimento de uma rota escrava, fora igualmente pensada, conforme sugere Chambouleyron (2006), partir de três fatores específicos que levam a corrida aos africanos, sendo três centrais, as epidemias de bexiga que dizimaram muito indígenas, a delicada situação financeira da Fazenda Real e os problemas decorrentes do uso de trabalhadores indígenas que gerava muitas implicações sobre o controle e a exploração da mão de obra indígena. Essas questões, levaram os moradores a recorrerem a Coroa portuguesa para solucionar o problema da falta de mão de obra a partir da utilização do comércio de africanos cativos articulado pelo atlântico e as Costas africanas¹.

¹ Devido à legislação indígena colonial ter sofrido sucessivas alterações ao longo do século XVII, muitas vezes foi considerada contraditória e oscilante. Mas, contrapondo a essa interpretação, e apresentando uma análise mais precisa e renovada sobre a legislação, Perrone Moisés (1992), sugere que no período colonial, havia duas políticas básicas: aquela para os índios aldeados/aliados e aquela para os índios inimigos. A política aplicada aos “índios amigos” era garantida a liberdade ao longo de toda a colonização, eram senhores de suas terras, e poderiam ser requisitados para trabalharem para os moradores mediante pagamento e recebiam bom tratamento (embora, na prática, nem sempre cumprindo). Por outro lado,

Durante a administração pombalina o Norte da América Portuguesa e a África Ocidental Portuguesa, segundo Chambouleyron (2006) foi um dos primeiros vínculos formais e bem articulados existente entre os dois territórios no que se refere ao transporte e comercialização de africanos advindos desta região, afinal, “o principal centro de escravos era, pois a Costa da Guiné, no Atlântico Norte-Africano, fielmente representada por Bissau e Cacheu, os dois portos de embarque mais usados pelos navios da Companhia” (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 94). Esses escravizados provenientes da África Ocidental, sobretudo, dos portos de Cacheu e Bissau formavam uma região específica de africanos do equatorial no Atlântico.

O comércio de africanos rumo às diversas regiões da colônia se fazia por meio de navios comerciais de Companhias ligadas a Corte Portuguesa que possuíam o monopólio real para tal comércio. Uma das Companhias que atuou nos finais do século XVII nesse fluxo foi a Companhia de Cacheu e Cabo Verde, por determinação do Conselho Ultramarino. Logo depois a Coroa Portuguesa criou a Companhia de Comércio do Maranhão, para juntas promoverem o desenvolvimento da Região de Cacheu, de Cabo Verde na África, e do Maranhão e Grão-Pará na América, suprindo a região de braços para a lavoura. As cidades de Belém e São Luís funcionavam como polos comerciais e administrativos.

A criação da Companhia de Comércio foi parte integrante do plano de restauração econômica de Portugal. Por meio do monopólio do comércio de africanos atribuída à Companhia, tinha como objetivo além de introduzir mão de obra africana.

De acordo com Rafael Chambouleyron:

Com a instituição da Companhia de Comércio do Maranhão, o príncipe procurava seguramente resolver não só os problemas da força de trabalho no Maranhão — em razão das leis de liberdade de 1680 —

aos inimigos eram destinados a escravidão. Segundo a autora, essa distinção provém da reação indígena à imposição colonial portuguesa, que varia entre os aliados ou inimigos. Porém, ainda é preciso perceber as nuances a partir do exame circunstancial da legislação, mas também a própria regulamentação da prática, ver: PERRONÉ-MOISÉS, Beatriz. Índios Livres e índios escravos. Os princípios da legislação indigenista do período colonial (século XVI a XVIII) In: CUNHA, Manuela Carneiro da (org.). História dos índios no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 115–132.

mas igualmente conectar essa região com o desenvolvimento da praça de Cacheu e da própria Guiné (CHAMBOULEYRON, 2006, p.16).

A companhia desfrutou do monopólio do comércio e da navegação das rotas de São Luís, Belém, Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde e operou mudanças profundas não apenas no número de africanos, mas também no fomento do comércio, incentivando o cultivo de vários produtos. O comércio transatlântico de negros, aumentou consideravelmente após a atuação da Companhia, gerava mais receita à Coroa portuguesa. Mas, apesar de ter contribuído para o fornecimento de trabalhadores africanos, não conseguia atender a demanda dos colonos. Além disso, a questão do monopólio não agrava a muitos, gerando muita insatisfação, conforme Silva (2012), muitos comerciantes do Pará, se sentiam prejudicados, pois antes do monopólio eles realizavam o comércio de alguns produtos com exclusividade e obtinham lucros altíssimos, e com a atuação da empresa monopolista, tal benefício foi perdido. Assim, durante sua vigência, a empresa pombalina gerou muitas insatisfações que acabaram culminando na perda do monopólio em 1778. Ao encerrar as atividades da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, o Estado português continuou mantendo o comércio através do monopólio a grupos particulares. Esses ficaram responsáveis pela manutenção do tráfico já esquematizado e mantido na África Ocidental até então pela Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão.

“Para conservação e aumento daquele Estado”: tráfico de escravizados no Maranhão colonial no século XVIII

A inserção regular de africanos no Maranhão foi tardia, somente a partir da segunda metade do século XVIII, a criação da Companhia de Comércio, mas a mão de obra africana foi comercializada e inserida no Maranhão bem antes disso, só que de forma dispersa e irregular, a introdução de africanos era feita por moradores que constantemente se queixavam sobre os problemas para se adquirir mão de obra e os

problemas decorrentes do uso de trabalhadores indígenas no Estado do Maranhão. Em inúmeras cartas seiscentistas escritas do e sobre o Estado do Maranhão, aparecem inúmeras queixas dos moradores maranhenses que reclamavam sobre a falta de mão de obra para seus negócios, principalmente os relacionados à lavoura. Esse problema se tornou mais visível com as epidemias de bexiga, que disseminava principalmente nos trabalhadores indígenas. Nas correspondências enviadas do Maranhão, é notório a ideia de que o Estado do Brasil só havia prosperado graças ao uso de africanos, esse argumento, foi usado como justificativa e foi fundamental para defender o urgente envio de negros da África para a região, situação que também se projetou ao longo de todo o século XVIII para a capitania do Pará. Havia assim que trazer muitos africanos, “pois se sabe que o Brasil não teve aumento senão depois que nele entraram os negros de Angola e Guiné”.

As queixas e as reclamações dos colonos por carência de mão de obra, se tornaram constantes nas correspondência e sempre associavam os africanos ao crescimento econômico do Estado do Maranhão, como nas cartas de 17 de julho de 1673, onde os moradores e oficiais da câmara da cidade de São Luís fizeram petição ao Conselho Ultramarino para introduzir negros de Angola, Guiné e Cacheu no Estado do Maranhão². Na carta, os moradores enfatizavam que para conservação e aumento do Estado do Maranhão era necessário a introdução de africanos, alegavam ainda os problemas com a mão de obra indígenas e usando o exemplo do que se fazia no Estado do Brasil, os moradores voltavam-se sempre ao viés econômico em suas petições ao Conselho. No pedido, os moradores também solicitaram isenção dos dízimos para todos os africanos que entrassem no Maranhão durante o tempo de cinco anos.

Os moradores e officiaes da câmara do Maranhão, fizeram petição neste Conselho, por seu procurador em que dizem, que para a conservação, e aumento daquelle Estado, conve, muyto se metta nella escravos de Angola, guinê, e Cacheu, porque observandose oque a V. A. se requiere, deque senão use de resgate de escravos do gentil

² Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro. 17 de julho de 1673. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 5, D. 576.

Natural, forçosamente se hão de levar dos outros, por senão poder viver sem elles, com se usa no Brasil, e para este efeito deve V. A. ser servido mandar por edital, que toda apessoa, que no Estado do Maranhão quizer meter escravos de Angolla, Guiné, e Cacheu e os liberta V. A. dos direiros pelo tempo que for servido. (AHU_ACL_CU_009, Cx. 5\Doc. 576)

Os colonos da capitania do Maranhão com frequência solicitavam trabalhadores africanos, os moradores das capitanias pressionavam os governadores e estes pressionavam o governo metropolitano. Em 1750, o governador do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, escreveu para o então rei D. João V, para relatava a situação deplorável das capitanias face ao número de vítimas (indígenas e mestiços), dado as epidemias de contagiosas ocorridas naquela região³. Na correspondência, o governador solicitava a “substituição” dos indígenas por negros de Angola, Guiné, Costa da Mina e das Ilhas de Cacheu, dada a sua robustez física, o que segundo o governo seria o único remédio para “socorrer o Maranhão”. Nesse caso, o governador solicitava que o monarca facilitasse a introdução dos africanos como já se praticou em outras ocasiões. Porém, essa entrada não deveria se dar por conta da Real Fazenda, como apontava o governador, mas por meio de um assento que se poderia contratar alguns homens de negócios e obrigando este a introduzir a um determinado número de negros. Conforme as condições solicitadas ao Conselho pelo governador, a introdução da escravatura deveria ocorrer por meio de assentos, assegurada pelo rei da ausência de direito de entrada na alfândega e que só pagariam os direitos dos escravos retirados do porto de Angola na saída daquele reino. O governador solicitava a entrada de mil casais para as capitanias do Maranhão e Pará.

Os pedidos também vinham dos comerciantes que buscavam comercializar os negros, diretamente nas Costas africanas, para as capitanias do Maranhão e Pará. João da Silva Ledo, foi um desses, e em junho de 1752, fez um pedido ao rei D. José, solicitando autorização para enviar sua embarcação, o Navio Providencia e Santo

³ Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. João V. 16 de maio de 1750. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 25, D. 2976.

Antonio, aos portos de Cacheu e Cabo Verde para transportar africanos cativos para os portos do Maranhão e Pará⁴. João da Silva informava na carta que isso resultaria em uma grande utilidade ao Estado, “dado a grande falta de escravos ‘próprios’ para a lavoura de cacau, e outros q costumão vir daq^{le} Estado, onde se experimenta grande falta delles em razão do contágio q’ há dois annos padeceu o gentio da terra”. O contágio, ao qual os moradores se referem, foi devido às epidemias de varíola que atingiram e dizimaram grande parte dos indígenas. Ainda no ano de 1752, um segundo pedido chega ao presidente do Conselho Ultramarino Marques de Penalva, no requerimento, João Fernandes de Oliveira e António Ferreira, pediam licença para poderem transportar negros da Guiné para o Maranhão⁵.

V. Mag^{de} q’ pela grande falta q’ tinhão de escravatura para fabricadar seus engenhos, e fazendas por terem falecidos os escravos q’ possuhião na grande epidemia q’ la houve, fosse V. Mag^{de} servido mandar lhes por conta da real fazenda fornecer os escravos necessários e q’ fazendosse esta aqui certo ão ouve homem de negocio q’ oquizeze fazer termo sem que queremos suplicantes fazer meter de duzentos até quatrocentos escravos todos as annos tirados de Guiné em duas embarcações pequenas de lotazão de cento e sincoenta até duzentos escravos cada huá no tempo de dez annos. (AHU_ACL_CU_009, Cx. 33\Doc. 3330)

Como mencionamos, nesse período ainda não havia uma entrada sistemática de trabalhadores africanos no Maranhão, os poucos africanos que chegavam ao porto de São Luís eram trazidos em embarcações privadas e de forma esporádica e em pequena quantidade, ou seja, o tráfico por meio de assentos com comerciantes privados. Como os exemplos dados acima. A situação foi superada somente a partir da segunda metade do século XVIII, quando a Fazenda Real procurava tornar regular a entrada de africanos no Estado do Maranhão, com a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e

⁴ Requerimento de João da Silva Ledo ao rei D. José. 19 de junho de 1752. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 32, D. 3308.

⁵ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José. 17 de novembro de 1752. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 33, D. 3330.

Maranhão. Na segunda metade dos Setecentos, a Amazônia ocupava papel central nos projetos reformistas da Coroa portuguesa. Estas ações tiveram um papel fundamental no desenvolvimento das dinâmicas de poder que se constituíram na Amazônia colonial.

Com a criação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, iniciou-se o tráfico africano em larga escala e o Maranhão passou a receber grande quantidade de negros. Esses africanos que chegavam nas embarcações foram fundamentais para o desenvolvimento da lavoura no Maranhão. Sabemos que a criação da empresa pombalina, Companhia de Comércio surgiu como uma tentativa de recuperação econômica da colônia, e as políticas pombalinas transformaram o Maranhão em um importante produtor e fornecedor de artigos de exportação, principalmente o algodão e o arroz, estimulando o desenvolvimento não apenas com o fornecimento de africanos, mas também pelo escoamento da produção por meio da regulamentação do transporte de exportação para o Lisboa. A capitania do Maranhão na primeira metade do setecentos encontrava dificuldade para expandir sua agricultura em grande escala, somente na segunda metade do século XVIII, com a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, principal responsável pelo seu financiamento e incentivo, foi a responsável por criar e desenvolver a economia maranhense ao estimular a agricultura fornecendo sementes, crédito e navegação para ao Reino de Portugal. Durante o período de vigência do monopólio da Companhia, foram os lucros advindos com o comércio dos gêneros agrícolas que possibilitaram a manutenção do tráfico de africano entre as praças africanas e o Maranhão.

De acordo com Viveiros (1954), dos produtos agrícolas produzidos no Maranhão, o algodão, foi um dos produtos que mais gerou interesse e incentivo por parte da Coroa. A lavoura de algodão, um dos maiores artigos de exportação do Maranhão, impulsionado pelo trabalho escravo africano, foi o produto de maior retorno financeiro e impulsionador da economia do Maranhão. O incentivo da Companhia de Comércio e o empenho dos lavradores que empregavam na cultura do gênero, levou ao crescimento da exportação. Das muitas embarcações que saíam do porto de São Luís carregavam uma quantidade expressiva de produtos agrícolas para Lisboa, o algodão saía

quase sempre em maior quantidade. Conforme o mapa de carga dos gêneros exportados do Maranhão para Lisboa em 1768, saíram cerca de seis embarcações, carregando cerca de 21.589 mil arrobas de algodão em ramas, enquanto outros produtos saíram em menor quantidade, como o arroz, que se exportou cerca de 225 arrobas, o cacau, com cerca de 62 sacas e o gengibre com 804 arrobas⁶. Esse cenário se repetiu ao longo dos anos, mas nas últimas décadas do século XVIII, outro produto começa a ganhar tanta importância como o algodão, no caso, o arroz.

Apesar da importância do algodão na ascensão do Maranhão, e sua inserção no comércio pelo atlântico reconhecida pela historiografia maranhense, mas houve outros gêneros que mereceram destaque nesse cenário de exportação. Esse outro produto importante foi o arroz, altamente rentável, ganhou destaque no cenário econômico colonial. Conforme Barroso Junior (2011), o território maranhense, durante o período colonial, foi um grande produtor e exportador de arroz, sobretudo no último quartel do século XVIII. O arroz maranhense, o *arroz de Veneza* ganhou destaque no cenário de exportação do Maranhão, produzidos principalmente nas ribeiras dos rios Mearim e Itapecuru e na baixada maranhense. A produção do arroz, decorreu, segundo o autor, graça aos escravos da Guiné, os africanos oriundos dos portos de Cacheu e Bissau, conhecido no mundo atlântico como exímios cultivadores de arroz, esses eram conhecedores de técnicas específicas na produção do cereal, e eram cobiçados pelos moradores. No final do século XVIII, o arroz se tornou um dos gêneros de grande interesse da Coroa, e começou a receber incentivo e destaque no cenário econômico maranhense.

Dentre todos, os principais gêneros exportados da capitania para Lisboa, eram algodão e arroz, nas últimas décadas o arroz em alguns anos superou o número do algodão exportado. Entretanto, outros gêneros também foram produzidos e explorados em menor quantidade como, cacau, cravo, tabaco, couro, gengibre e anil. A Companhia

⁶ Carta do governador do Maranhão, para o rei D. José. 12 de agosto de 1768. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 43, D. 4219.

de Comércio foi responsável pela entrada e o aumento de mão de obra escrava africana à praça mercantil de São Luís, estabelecendo um fluxo contínuo e regular de negros. Essa entrada regular de africanos se tornaria a base para manutenção das produções agrícolas e pastoril que se iniciavam desde o final do século XVII. Os escravizados trazidos nas embarcações que chegavam aos porto de São Luís prestavam serviços aos proprietários locais em diferentes atividades, nas lavouras, nos engenhos e nas fazendas de gado. Vale salientar, entretanto, que o emprego da mão de obra africana não se limitou às lavouras de exportação desenvolvidas no Maranhão. Os africanos também esteve presente nas fazendas de gado e currais no Piauí⁷.

Devido à grande importância da lavoura de exportação do Maranhão, mesmo após o fim da Companhia de Comércio, continuou a manter o tráfico de escravos africano. Segundo Almeida:

O Maranhão foi a única região da Amazônia que conseguiu dar continuidade à política de introdução de escravos negros iniciada pela Companhia em: 1770, com a exportação do algodão, o Maranhão já podia financiar por sua própria a importação de escravos africanos, o que jamais ocorreu no Pará (ALMEIDA, 1988, p. 104).

Conforme veremos nos dados a seguir, o aumento no cultivo desse produto de exportação levou os moradores a demandarem cada vez mais africanos para trabalharem em suas lavouras e o tráfico se manteve sem muitos problemas, apesar dos elevados custo das travessias muitos dos negociantes e capitães envolvidos, eram donos de terra, ocupavam cargos públicos foram os responsáveis por financiar o comércio de africanos.

⁷ Segundo Brandão (1995), no final do século XVIII, a maioria dos negros residentes no Piauí achava-se sob o regime da escravidão. Segundo as pesquisas realizadas pela autora nos inventários, os escravizados africanos que ocupavam a capitania eram predominantemente os bantos e sudaneses. Entre os que apresentavam as origens de Angola, Minas, Benguela, Guiné, Congo e Gegê.

Estimativa do tráfico no Maranhão (1778 - 1797)

Diante disso, no final do século XVII e século XVIII, aumentaram as transferências de africanos para a Amazônia, com a pretensão do Estado em desenvolver a economia da região. O comércio de africanos rumo à Maranhão e Grão-Pará se fazia por meio de navios comerciais de Companhias ligadas a Corte Portuguesa que possuíam o monopólio real para tal comércio. Durante esse período, visei analisar e formular a entrada de todos os escravos africanos no Maranhão entre os períodos de 1778–1797. Sendo assim, por intermédio da documentação podemos estimar o volume da entrada de escravos africanos, destacando suas regiões, bem como as embarcações que estão fazendo essa rota atlântica.

Como veremos adiante, a capitania do Maranhão relacionava-se, primordialmente, com a costa Ocidental Africana dos portos de Cacheu e Bissau, litoral da Alta-Guiné, mantendo uma relação fundamentalmente econômica, mas também, social e política. Nesse sentido, destacaremos uma questão específica referente às embarcações, que entraram e saíram do porto de São Luís do Maranhão, a documentação apresenta uma lista de embarcações que mantiveram relações comerciais no porto de São Luís. As tabelas foram construídas a partir de dados extraídos dos mapas de exportação e importação do Estado do Maranhão, que apresenta todas as entradas de escravos africanos, seus portos de origem, navio e o capitão da embarcação. A discussão dessas informações constrói um paralelo entre essas localidades ligadas pelo Atlântico equatorial. Podemos observar que mesmo com o fim do monopólio da Companhia de Comércio, e o tráfico de africanos ficando nas mãos dos traficantes, houve um fluxo bastante grande de embarcações na rota do Maranhão.

Tabela 1 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1778

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1778	Bissau	162
1778	Cacheu	125
TOTAL		287

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 53, D. 5060

Em 1778 desembarcaram em terras maranhenses duas embarcações, segundo o documento não fica claro qual tipo seria, nem seu capitão e, nem a quem era destinada à carga. A primeira S. Francisco de Paula veio de Bissau com 162 escravos, sendo a segunda nomeada S. Francisco Xavier veio de Cacheu com 125 escravos, totalizando 287, conforme a tabela 1. Nesse mesmo ano, houve a perda do monopólio comercial e de transporte da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, após esse período ela ainda manteve seu funcionamento, mas agora em regime de livre concorrência. Sendo assim, as informações que discutiremos a seguir fazem referência a esse período, onde o tráfico de africano, passou a ser “sustentado” por grupos particulares se valendo das mesmas rotas que a Companhia utilizava, pois como constataremos os portos e regiões de embarque se mantiveram. Ou seja, o comércio se manteve basicamente com a região da África Ocidental, através dos portos de Bissau e Cacheu, importante porto de ligação do comércio das almas. A entrada de outras regiões foi registrada em número bem menores.

Tabela 2 - Mapa das escravaturas que entraram no porto de São Luís do Maranhão em 1779-1783

ANO	QUANTIDADE
1779	1.474
1780	926
1781	944
1782	752
1783	1.602

TOTAL	5.698
-------	-------

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 60, D. 5552

Na tabela 2, o documento referente à entrada de africanos no Maranhão nos anos de 1779 a 1783 apresenta apenas a quantidade de escravos. Podemos notar que houve um relativo aumento no número de africanos, mesmo com o fim do monopólio da Companhia de Comércio, o tráfico se manteve crescente, e o Maranhão passou a receber mais cativos, em parte consequência de aumento expressivo na lavoura de exportação, principalmente do arroz que crescia a cada ano. Infelizmente, os registros não informam a procedência das embarcações, nem o capitão, nem a quem a carga é destinada. Em relação a esse período, a maior entrada foi em 1783 chegando a 1.602 escravos, em seguida de 1779 com 1.474.

Tabela 3 - Mapa das escravaturas que entraram no porto de São Luís do Maranhão em 1785

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1785	Cacheu	190
1785	Bissau	226
1785	Angola	606
TOTAL		1.022

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 67, D. 5840

A respeito do ano de 1785, as informações fornecidas permitem termos uma melhor compreensão desse cenário. Conforme o quadro acima, os escravos trazidos para o Maranhão variaram de duas regiões, a Costa da Guiné, através dos portos de Bissau e Cacheu e a região da África Central, por Angola, nela podemos além dessas informações compreender os homens de negócios que comeram a financiar o tráfico para o Maranhão com o fim do monopólio. Apesar da predominância da região Ocidental, nesse ano, houve uma entrada de Angola, a embarcação Galera Santa Rita

comandada pelo capitão Joaquim Lazaro Madeira, que veio com 606 escravos, a carga era destinada a Manoel Lopes Trindade e ao mesmo capitão.

Tabela 4 - Mapa das escravaturas que entraram no porto de São Luís do Maranhão em 1786

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1786	Bissau	278
1786	Bissau	125
TOTAL		403

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 68, D. 5938

Segundo a tabela 4, no ano de 1786 entraram somente duas embarcações vindas de Bissau. A primeira, Navio Aníbal, que tinha como capitão João da Rocha Bastos com 278. A segunda, Navio Americano, que tinha como capitão Francisco de Salles Santos com 125 escravos, ambas eram destinadas a Ricardo Nunes Leal. Nesse ano foi registrado um total de 403 escravos, todos do porto de Bissau.

Tabela 5 - Mapa das escravaturas que entraram no porto de São Luís do Maranhão em 1788

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1788	Cacheu	312
1788	Bissau	226
1788	Angola	344
1788	Angola	465
1788	Cacheu	52
1788	Cacheu	72
1788	Bissau	44
1788	Bissau	236
1788	Bissau	14
1788	Angola	340

TOTAL

2.105

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 73, D. 6292.

No ano de 1788 tivemos o maior fluxo de entrada no porto de São Luís em relação aos demais anos estudados, ao todo, entraram 10 embarcações, quatro vindas de Bissau, três de Cacheu e três de Angola. Chama nossa atenção o fato de um número tão pequeno de escravizados em uma embarcação de grande porte como foi o caso da embarcação Galeras Infanta Carlota, com apenas 14 africanos, o que pode ter acontecido é que a embarcação possa ter aportado em outra localidade e ter deixado parte da carga, ou seja, muito provável que esses donos de embarcações também negociavam esses escravos em outras capitânicas. Não consideramos perdas dos africanos na travessia, pois de acordo com Meireles (2006), nesse período o tráfico transatlântico havia passado por mudanças significativas no transporte de escravos para o Maranhão. O mesmo acontece com outras embarcações como na Corveta S. Pedro e S. Paulo que veio de Cacheu com 72 escravos. Corveta S. Jorge que veio de Bissau com 44 escravos. Veremos casos como esse ao longo dos dados. Apesar do número expressivo do tráfico de africanos, cerca de 2.105 escravizados, os lavradores da capitania neste mesmo ano se queixavam ao rei, informavam que esse não eram bastante para satisfazer a tantos lavradores que cada dia “com mayor gosto procurão empregar na agricultura”. A demanda pela mão de obra africana parecia que a cada ano crescia entre os moradores.

Tabela 6 - Mapa das escravaturas que entraram no porto de São Luís do Maranhão em 1789

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1789	Angola	116
1789	Cacheu	168
1789	Bissau	169
1789	Bissau	232
1789	Cacheu	55
1789	Cacheu	124
1789	Angola	627

1789	Bissau	57
TOTAL		1548

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 75, D. 6429.

No ano de 1789 entraram oito embarcações no Maranhão, sendo 3 de Bissau, 3 de Cacheu e 2 de Angola. Ao todo entraram 347 africanos. Vale destacar as duas embarcações que entraram de Angola, primeira Corveta Conceição e S. Bento, que tinha como capitão Antonio Jose Reis, com 116 escravos e a segunda Corveta S. Antonio Sertório, que tinha como capitão Joao de Oliveira Dias, com 627, (essa que foi a maior entrada de escravos em uma só embarcação ao longo dos anos analisados), ambas as cargas pertenciam ao Antonio Jose Seixas com 743 escravos. Ao longo de todo o período, foram registradas cerca de 5 entradas de Angola no Maranhão, são geralmente entradas volumosas, como mencionado duas foram financiadas por Antonio José de Seixas, e duas de Antonio Bernado Gamell no ano de 1788, totalizando 809 africanos. E uma de Domingos Antonio Ribeiro, que era o capitão e também o financiador das viagens, com cerca de 340 africanos.

Tabela 7 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1790

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1790	Cacheu	263
1790	Bissau	214
1790	Bissau	80
1790	Cacheu	72
1790	Cacheu	56
1790	Bissau	185
1790	Costa da Mina	184
TOTAL		1.054

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 77, D. 6567.

No ano de 1790, tivemos a entrada de sete embarcações africanas. Sendo que do porto de Bissau e Cacheu foram três embarcações cada, seguida por uma da Costa da Mina, essa foi a única entrada de africanos desse porto no período analisado. É importante frisar que conforme Chambouleyron (2006), antes da atuação da Companhia de Comércio, essa região que ficava na Baía do Benin eram uma das maiores fornecedoras de africanos, mas após a atuação da Companhia, assim, nos Seiscentos a procedência de africanos era fundamentalmente da Guiné e da Costa da Mina. Apesar disso, esse quadro não se manteve com a atuação da Companhia de Comércio, nem mesmo após o fim do monopólio, ou seja, os traficantes pareciam não ter muito interesse em retomar essa antiga rota de tráfico de africanos. Ao longo desses anos apenas uma entrada foi registrada, a Corveta Roza S. Antonio com 184 escravos, destinada ao próprio capitão da embarcação.

Tabela 8 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1791

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1791	Cacheu	132
1791	Bissau	124
1791	Bissau	235
1791	Bissau	56
1791	Cacheu	160
TOTAL		707

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6718.

No ano de 1791 computamos cinco embarcações de apenas dois portos: Bissau e Cacheu. De Bissau entraram três embarcações, totalizando 415 africanos, de Cacheu entraram duas, totalizando 292 africanos. Esse ano foi uma das menores entradas desde o fim do monopólio da Companhia de Comércio, a menor foi em 1786, quando foi registrado apenas duas entradas com cerca de 403 escravizados.

Tabela 9 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1793

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1793	Cacheu	164
1793	Bissau	194
1793	Bissau	253
1793	Cacheu	314
1793	Bissau	216
TOTAL		1.141

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042.

No ano de 1793 entraram cinco embarcações, três delas de Bissau e duas de Cacheu. De Bissau totalizaram 663 escravizados, e de Cacheu 478, nesse ano entraram 1.141 africanos no porto de São Luís.

Tabela 10 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1794

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1794	Cacheu	199
1794	Bissau	186
1794	Bissau	142
1794	Cacheu	265
1794	Bissau	234
1794	Bissau	120
TOTAL		1:146

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 86, D. 7178.

No ano de 1794 entraram seis embarcações, quatro de Bissau e duas de Cacheu. Os de Bissau entraram 682, e 465 de Cacheu. Ao todo entraram 1.146 africanos no Maranhão naquele ano.

Tabela 12 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1795

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1795	Cacheu	104
1795	Bissau	126
1795	Cacheu	231
1795	Cacheu	208
1795	Bissau	200
1795	Bissau	53
1795	Bissau	216
TOTAL		1.138

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 89\Doc. 7404

No ano de 1795 entraram sete embarcações, três de Cacheu e três de Bissau. De Cacheu entraram 543 africanos, enquanto de Bissau entraram cerca de 595. Apesar do número considerável de embarcações essas chegavam ao porto de São Luís, era bem reduzidos o número de africanos que chegavam nessas embarcações. Algumas dessas chegavam bem reduzidas como foi o caso da Bergantim Esperança, vindo de Bissau que atracou com apenas 53 africanos.

Tabela 13 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1796

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1796	Guiné	248
1796	Bissau	213
1796	Bissau	110
1796	Bissau	199
1796	Bissau	116
TOTAL		886

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 93, D. 7680.

No ano de 1796, não houve nenhuma entrada de embarcações provenientes de Cacheu. Apenas do porto de Bissau e de Guiné. De Bissau entraram 4 embarcações com cerca de 638 africanos. E de Guiné apenas uma, que tinha como capitão Gregorio Dias de Madeiro, a quem também a carga era destinada com 248 africanos.

Tabela 14 - Mapa das escravaturas que entraram neste porto e cidade de São Luís do Maranhão no ano de 1797

ANO	PORTO	QUANTIDADE
1797	Moçambique	371
1797	Cacheu	218
1797	Bissau	228
1797	Bissau	304
1797	Bissau	212
TOTAL		1.333

Fonte: AHU_ACL_CU_009, Cx. 97, D. 7887.

No ano de 1797 tivemos a entrada no porto de São Luís de cinco embarcações, três de Bissau, uma de Cacheu e uma de Moçambique. De Bissau entraram 744 africanos, de Cacheu houve apenas uma entrada de 218, e 317 de Moçambique, a bordo do navio Navegantes, que tinha como capitão Jose Joaquim Ferreira, e sua carga estava destinada a José de Seixas (vale ressaltar que foi a maior entrada em uma única embarcação no porto de São Luís nesse ano. A entrada de moçambicanos não é muito comum ao Maranhão, pois se encontra na região da África Oriental, sendo mais comum na capitania do Rio de Janeiro, provavelmente por questões de navegabilidade.

Tabela 15 - Total de escravos e embarcações que entraram no Maranhão no período de 1778 a 1797

ANO	EMBARCAÇÕES	ESCRAVOS
1778	02	287
1779	-	1474
1780	-	926

1781	-	944
1782	-	752
1783	-	1.602
1785	03	1.022
1786	02	403
1788	10	2.106
1789	08	1.548
1790	07	1.054
1791	05	707
1793	05	1.141
1794	06	1.146
1795	07	1.138
1796	05	886
1797	05	1.333
Total	65	18.469

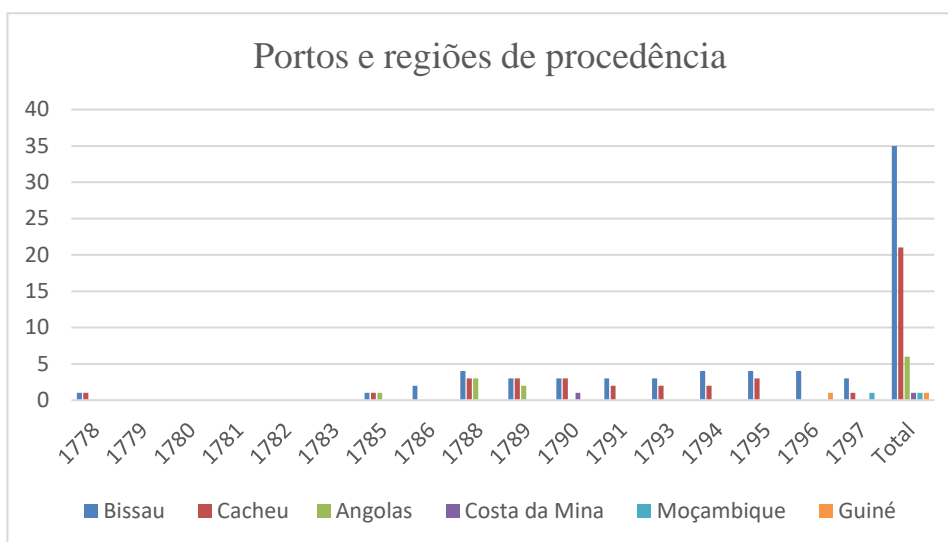
Fonte: Elaborado pela autora com base no fundo do AHU.

Os dados apresentados acima são apenas fragmentos de uma tentativa de apontar os números e os portos de embarque de africanos escravizados desembarcados no porto de São Luís. Esse olhar sobre a história regional a partir de uma perspectiva conectada com o Atlântico, está coadunado com a intenção de perceber a existência uma rota regular de entrada de africanos para o porto de São Luís, e a inserção do Maranhão no contexto Atlântico, e sua relação com as praças de Guiné, Cacheu e Bissau. Os trabalhos pioneiros já atentaram para isso enquanto se referiam aos principais portos de procedência dos escravos: Guiné Portuguesa, pelos portos da Senegâmbia e de Bissau e Cacheu, que constituíam “peças” fundamentais para o desenvolvimento da região amazônica. Como foi possível constatar com as informações fornecida nos mapas de carga, o Maranhão importou dos principais portos de embarque da região da Alta Guiné, durante a atuação comercial da Companhia de Comércio, e mesmo com o término das

atividades, quando o tráfico de africanos no Maranhão ficou a cargo de negociantes, os rotas se mantiveram nos portos de Bissau e Cacheu, não havendo grandes alterações.

Por intermédio dos mapas das escravaturas existentes no AHU foi possível montar as tabelas, no qual computamos o total de embarcações, os portos de embarque e os números de escravos que desembarcaram no porto de São Luís do Maranhão. A partir de então podemos, mesmo que de forma fragmentada, identificar a relação e as dinâmicas existentes no comércio transatlântico de africanos. Ao todo, foram registradas 65 viagens negreiras para o Maranhão entre os anos de 1778–1797⁸. A região de maior predominância foi a região da África Ocidental. Conforme os documentos, os principais portos de embarque foram (Bissau, Cacheu e Angola). A principal delas foi Bissau de onde partiu a maior quantidade de embarcações totalizando 35, em seguida Cacheu com 21, Angola com 6, Costa da Mina com 1, Guiné com 1 e Moçambique com 1. Ao todo desembarcaram em terras Maranhense cerca de 18.469 africanos, a distribuição segue da seguinte forma: Bissau 5.985 em seguida Cacheu 3.484, Angola 2.498, Moçambique 371, Guiné 248 e Costa da Mina 184 conforme o gráfico abaixo.

Gráfico 1- A procedência do comércio de africanos no Maranhão 1778-1797



Fonte: Elaborado pela autora com base no fundo do AHU.

⁸- Os anos de 1784, 1787, 1792, para os quais nos falta qualquer informação, sobre os números relativos a importações para o Maranhão.

Nas travessias atlânticas, temos um quadro bastante complexo dos envolvidos no comércio de cativos. As cargas e a embarcação geralmente não eram propriedade da mesma pessoa, grande parte dessas embarcações eram fretadas. Em alguns mapas de escravatura é possível ter uma noção sobre essas questões. Os capitães eram os agentes responsáveis pelo transporte e geralmente recebiam o valor do frete, para transportar esses escravizados destinados para outra pessoa, porém havia casos em que o capitão era o proprietário da carga, como foram mostrados nos quadros acima. De acordo com Rodrigues (2005), esses capitães, bem como o restante da tripulação para o trato com os escravos, eram necessários não somente conhecer as rotas e as condições de navegação, mas também a situação dos diversos portos para a compra de cativos. Atuantes no tráfico atlântico de escravos africanos, os capitães além de comandarem as embarcações eram, os responsáveis pelo comércio de escravos na costa africana para os proprietários das embarcações, para outros homens de negócios e para eles mesmos.

Nesse sentido, é pertinente compreender esses agentes, a quem a carga era destinada e os responsáveis por comercializar os africanos no Maranhão, esse, responsáveis no geral por financiar do tráfico de escravos com o fim do monopólio da Companhia de Comércio, mas também aos capitães dessas embarcações que atuaram no tráfico para o Maranhão, sujeitos menos abastados, mas que por vezes participavam como patrocinadores das viagens, como foi possível constatar com os dados apresentados. Pois esses “homens do mar” eram os reais responsáveis pela travessia do atlântico, bem como, os responsáveis direto pelo sucesso das viagens, dos negócios feitos na África e do desembarque dos escravos a bordo de diferentes embarcações. Nesses “espaços marítimos” esses agentes foram fundamentais para a conexões comerciais entre o Maranhão e as Costas africanas, esses em muitos casos, alguns casos, desempenham a função de capitão e financiadores das travessias atlânticas. Infelizmente não temos informações sobre muitos deles.

Tabela 16 - Os capitães responsáveis pelo tráfico de africanos entre a Costa africana e o porto de São Luís

CAPITÃES	NÚMERO DE VIAGENS	VIAGENS FINANCIADAS
Joaquim dos Santos Roza	4	1
Jose das Neves Leão	4	
Joaquim Jose Trocato	4	
Joaquim Adrião Rozado	3	
Jose Antonio Dias	3	1
Joaquim Lazaro Madeira	2	1
Gregorio Dias de madeira	2	2
João da Rocha Basto	2	
João de Oliveira Dias	2	
Joaquim da Trindade Cavalcantin	2	
Thomas Antonio	2	
João da Rocha Basto	2	
Joaquim Ribeiro Duarte	1	1
Domingos Antonio Ribeiro	1	1
Jose de Azevedo Saneto	1	1
Francisco Pereira Cabral	1	1
José Ferreira da Rocha	1	1
Andre Joaquim de Lima	1	1

Fonte: Elaborado pela autora com base no fundo do AHU.

Sobre os donos das cargas temos alguns nomes que aparecem com certa frequência nos documentos. Conforme os dados levantados, a carga poderia ser destinada a uma pessoa ou a um grupo de comerciantes. O principal foi Ricardo Nunes Leal, que era natural de Lisboa e era possuidor de terras e fazendas no rio Itapecuru, durante o período analisado sete entradas no porto de São Luís de carga estavam destinadas no seu nome. Em seguida, José Gomes, Antonio José Cascaes e Antonio José Roberto (vale ressaltar que todas as cinco entradas destinada a Antonio José Roberto

foram feitas por meio do Navio S. Macario vindas de Bissau) ambos com cinco entradas. Feliciano dos Santos, José de Seixas e Caetano José Teixeira (todas as três entradas destinadas a Caetano José Teixeira foram feitas por meio do Bergantim Expediente, todas vindas de Cacheu) com três.

Muitos desses homens responsáveis pelo comércio de africanos, possuíam cargos públicos e propriedades de terras, esse era o caso de Feliciano dos Santos, ocupava o posto de capitão de mar e guerra no Maranhão, ele aparece em algumas cartas requerendo junto a Ricardo Nunes Leal, datas de terras de sesmaria junto ao rio Itapecuru, alegando terem bastante escravos, “preciosas para todo gênero de lavoura”, mas não que poderiam continuar por não possuir terras, em 1792 há registro de uma fazenda na ribeira do Itapecuru em seu nome⁹. Essas informações, mesmo que ainda fragmentárias, são importantes para podermos entender quem eram esses agentes que se ocupavam com o tráfico de escravos com o fim da companhia de comércio.

Conforme os dados apresentados, havia diversos tipos de embarcações empregadas no tráfico para o Maranhão. Essas travessias eram realizadas em Corveta, Galera, Navio, Bergantim, Sumaca e Chalupa. Essas embarcações poderiam variar em tamanhos e modelos. De acordo com Meireles (2006), que ao discutir os tipos de embarcações e a quantidade de escravos que comportam cada embarcação, afirma que os maiores negreiros utilizados na travessia para o Maranhão foram Corveta, Galera e Navio e os menores Chalupa e Sumaca. Como foi possível ver em 1789, o caso da Corveta S. Antonio Sertório que veio de Angola transportando cerca de 627 africanos. Apesar de ser muito provável que tenhamos alguns erros na identificação dessas embarcações, essas embarcações e quantidade de escravizados nelas carregados variam bastante. Esses são os dados sobre os tipos de embarcações usadas nas travessias do comércio de africanos.

⁹ Requerimento de Joaquim António de Lavre, Ricardo Nunes Leal e Feliciano dos Santos, ao governador do Maranhão, 14 de janeiro de 1789. AHU, Avulsos do Maranhão, Cx. 73. D. 6281.

Tabela 17 - Tipos de embarcações que entraram no Maranhão entre 1786-1796

EMBARCAÇÕES	NÚMERO DE ENTRADAS
Corvetas	18
Galeras	9
Navios	21
Sumacas	1
Bergantins	10
Chalupas	2

Fonte: Elaborado pela autora com base no fundo do AHU.

Considerações finais

Diante do que foi levantado, nota-se que o mundo atlântico se configura como um dos territórios historiográficos mais dinâmicos das últimas décadas. O conjunto histórico formado pelas conexões no espaço atlântico, a escravidão e seus desdobramentos foram um dos elementos centrais para a conformação do mundo atlântico. Nesse cenário, as narrativas sobre a escravidão africana, se consolidaram como parte incontornável do debate, articulada numa perspectiva de conexão entre às duas margens do Atlântico. No contexto, o comércio de escravos, cujo objetivo era resolver a falta de mão de obra e, ao mesmo tempo, consolidar a presença portuguesa na Guiné.

No período anterior à criação da Companhia de comércio e ao longo de sua atuação no tráfico negreiro os principais portos foram os da região da Alta Guiné, mesmo com a extinção do monopólio ainda se manteve o mercado de escravizados, não havendo grandes alterações, haja visto que a maioria deles inseridos no Maranhão tenha saído dos portos de Bissau e Cacheu. Por intermédio dos mapas das escravaturas existentes no AHU foi possível montar as tabelas, nas quais computamos o total de

navios, os portos de embarque e os números de escravos que desembarcaram no porto de São Luís do Maranhão de 1778 a 1797. A partir de então podemos, mesmo que de forma fragmentada, identificar a relação entre as costas africanas e o Maranhão pelo Atlântico. Os dados apresentados acima, são apenas fragmentos de uma tentativa de apontar os números e os portos de embarque de escravos africanos desembarcados no porto de São Luís do Maranhão setecentista. Diante disso, foi possível perceber e mapear as rotas comerciais e como se desenvolviam as relações entre o Estado do Maranhão e a Costa Africana.

Referências

Fontes

Manuscritas - Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) (Avulsos do Maranhão)

cx. 15, doc. 1525; cx. 32, doc. 3308; cx. 32, doc. 3326; cx. 32, doc. 3330; cx. 39, doc. 3848; cx. 53, doc. 5060; cx. 60, doc. 5552; cx. 67, doc. 5840; cx. 68, doc. 5938; cx. 73, doc. 6292; cx. 75, doc. 6429; cx. 77, doc. 6567; cx. 79, doc. 6718; cx. 84, doc. 7042; cx. 86, doc. 7178; cx. 89, doc. 7404; cx. 93, doc. 7680; cx. 97, doc. 7887

(Avulso do Pará)

cx. 31, doc. 2983; cx. 31, doc. 2976

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luis Felipe. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII*. **Revista Arrabaldes**, n. 2, p. 101-117, 1988.

ARMITAGE, David. *Três conceitos de história atlântica* (Three concepts of Atlantic History). In: **História Unisinos**. v. 18, n. 2, p. 206-217, 2014. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/download/7035/4260/25504>. Acesso em 02 de nov. 2021.

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.

CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. **Revista Brasileira de**

História. São Paulo, v. 26, nº 52, p. 79-114, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-01882006000200005>. Acesso em: 10 out. 2021.

CORTEZ WISSEN, M. C. John K. Thornton. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico (1400-1800)*. Tradução Marisa Rocha Morta; Coordenação editorial Mary dei Priore; Revisão técnica, Márcio Scalercio. Rio de Janeiro, Editora Campus / Elsevier, 2004, 436 páginas. XVII. T.E.X.T.O.S DE H.I.S.T.Ó.R.I.A. **Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB.**, [S. l.], v. 12, n. 1-2, p. 223–228, 2009.

DIAS, Manuel Nunes. **A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. São Paulo: Secção Gráfica da USP, 1971.

DOMINGUES, Ângela. **Quando os índios eram vassalos: colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII**. Lisboa: Comissão Nacional Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

GILROY, Paul. **O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência**. São Paulo: Ed. 34; Rio de Janeiro: Universidade Cândido Mendes; Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

LINEBAUGH, Peter. *Todas as montanhas atlântica estremeceram*. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 7- 46, 1983.

MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista**. Dissertação (Mestrado em História), Brasília: UNB, 2006.

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

RICUPERO, Rodrigo. **A formação da elite colonial. Brasil, c. 1530-c. 1630**. São Paulo, Alameda, 2009.

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.

SILVA, Marley Antonia Silva da. **A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e rio Negro (1777-1815)**. Dissertação (Mestrado em História), Belém: Universidade Federal do Pará, 2012.

SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII*. **IV encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**. Curitiba, 2009. Disponível em: <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos4/mariacelestegomesdasilva.pdf>. Acesso 06 de out. 2021.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingos de. **“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII**. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2011.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954, 2 vols.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. *Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos (séculos XVIII e XIX)*. **O governo dos povos**. Tradução. São Paulo: Alameda, 2009.

A autora

Esmeralda Lima da Silva

Universidade Federal do Maranhão – UFMA

Recebido em 05/2023 • Aprovado em 06/2023 • Publicado em 07/2023