

Universidade de Brasília
Programa de Pós-Graduação em História

**TRÁFICO TRANSATLÂNTICO E PROCEDÊNCIAS AFRICANAS
NO MARANHÃO SETECENTISTA**

Marinelma Costa Meireles

Brasília
2006

Marinelma Costa Meireles

**Tráfico Transatlântico e Procedências Africanas no
Maranhão Setecentista**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília para obtenção do título de mestre em História Social, sob a orientação da Professora Doutora Selma Alves Pantoja.

**Brasília
2006**

Termo de Aprovação

Marinelma Costa Meireles

Tráfico Transatlântico e Procedências Africanas no Maranhão Setecentista

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do título de mestre em História Social pela Universidade de Brasília.

BANCA EXAMINADORA:

Orientadora: Professora Doutora Selma Alves Pantoja
Universidade de Brasília

Professora Doutora Nancy Alessio Magalhães
Universidade de Brasília

Professor Doutor Renê Marc da Costa e Silva
Uniceub

Professora Doutora Teresa Cristina de Novaes Marques
Universidade de Brasília

Brasília-DF, 17 de outubro de 2006

RESUMO

O novo mundo que emergiu na época moderna como resultado do processo de navegação que desbravou as rotas marítimas é, antes de tudo, fruto de experiências compartilhadas pelas sociedades que se relacionaram no Atlântico e para além dele. Atrélada a essas interações humanas e materiais, a capitania do Maranhão, ao norte do Brasil, vivenciou significativas mudanças com a implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII. A esse empreendimento comercial coube o monopólio do comércio de escravos para a região. Em consequência, os milhares de escravos de procedências africanas, trazidos como mão-de-obra para os trabalhos do campo e da cidade, alteraram completamente a composição étnica da capitania.

Palavras-chave: Escravidão. Tráfico. Atlântico. Maranhão. Procedências Africanas.

RÉSUMÉ

Le Nouveau Monde qui a émergé à l' époque moderne comme résultat du processus de la navigation qui a exploré les routes maritimes est, avant tout, fruit des expériences partagées par des sociétés qui se sont rapportées dans l' Atlantique et par-delà lui. Liée à ces interactions humaines et matérielles, la province du Maranhão, au nord du Brésil, a profondément vécu des changements d'après l'implantation de la Compagnie Générale du Grão-Pará et Maranhão, à la deuxième moitié du XVIII^e siècle. À cette entreprise a appartenu le monopole du commerce des esclaves pour la région. En conséquence, des milliers des esclaves d'origine africaine, amenés comme main-d'oeuvre pour les travaux à la campagne et dans la ville, ont modifié complètement la composition ethnique de la province.

Mots-clé: Esclavage. Traite. Atlantique. Maranhão. Origine Africaine.

Para Cláudio Pachêco, pelo apoio em todos os momentos, pelo esforço imensurável de tornar meu sonho realidade e por tornar meus dias alegres e serenos.

Agradecimentos

Por mais que a escrita seja uma prática subjetiva, não se chega ao término de um trabalho como este sozinho. É hora de agradecer a todos que, de forma direta ou indireta, ajudaram na realização deste trabalho.

A Deus, meu escudo e minha fortaleza.

À minha família, em especial aos meus pais e às minhas sobrinhas.

À professora Selma Alves Pantoja, pela acolhida ainda quando eu estava aspirando o mestrado, pelo apoio e pela orientação.

Ao professor Manolo Florentino, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, pelas fontes sobre o Maranhão.

Aos amigos da pós-graduação, Adínia Santana, Florisvaldo Júnior e em especial, à Clarisse Aló e à Tatiana Motta, com quem pude compartilhar idéias, ansiedades, estórias e histórias.

Aos amigos do Maranhão, aos mais antigos e aos mais recentes também: Sílvia Durans, Jacira Pavão, Alan Kardec, Reinaldo Barrozo, Júlio Guterres, Elizabeth Gomes, Pollyanna Mendonça, Elizanira, Sinara Souza, Enne Moreira Lima, Rosiana Freitas, Cristiane Jacinto, Heitor Carvalho, Hulda e Gilliam.

Ao pessoal do Arquivo Público do Maranhão, em especial a Lourdes, a Helena, a Ivone e Dona Mariza, profissionais que tornaram mais agradáveis as minhas tardes de pesquisa nesse local.

Ao Governo do Maranhão, e em especial à Fundação de Amparo a Pesquisa e à Secretaria de Educação.

Aos professores do departamento de História da Universidade Federal do Maranhão, em especial Regina Faria pelos conselhos oportunos e pelo incentivo; e Marize de Campos, pelo carinho.

À ajuda preciosa dos amigos Maria Alexandre, Berenice Gomes, Valdirene Berredo e José Jansen.

Abreviaturas e Siglas

AHU - Arquivo Histórico Ultramarino

CGGPM - Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão

LTV - Livro do Termo de Visitas - Câmara de São Luís

LC - Livro de Casamentos

Mapas

Mapa 1 - Estado do Grão-Pará e Maranhão e Estado do Brasil	51
Mapa 2 - Mercados Fornecedores de Escravos	58
Mapa 3 - Mapa da Escravatura	96

ANEXOS
Lista de Tabelas e Gráficos

Tabela 1 - Viagens para o Maranhão	128
Tabela 2 - Tráfico Interno	129
Tabela 3 - Demonstrativo de Venda de Escravos	130
Tabela 4 - Tráfico Transatlântico	132
Tabela 5 - Origens Africanas dos Escravos do Maranhão	133
Gráfico 1 - Tráfico Transatlântico para o Maranhão	134
Gráfico 2 - Tráfico Interno	135
Gráfico 3 - Procedências Africanas nos Registros de Casamentos - Livro nº 86	136
Gráfico 4 - Procedências Africanas nos Registros de Casamentos - Livro nº 87	137
Gráfico 5 - Procedências Africanas nos Registros de Casamentos - Livro nº 88	138

SUMÁRIO

Agradecimentos

Introdução 12

Capítulo I - Africanos no Brasil

- 1 - Escavidão Africana no Brasil 16
- 2 - Bantos e Sudaneses: As primeiras Denominações 21
- 3 - Diferenças, Hierarquização Étnica e Mistura Racial no Brasil 27
- 4 - Diferenças e Denominações Étnicas: Procedências Africanas 36

Capítulo II - O Maranhão na Segunda Metade dos Setecentos

- 1 - A Situação do Maranhão 43
- 2 - A Companhia do Grão-Pará e Maranhão: Breve Histórico 52
- 3 - O Maranhão no Espaço Atlântico 59

Capítulo III - Tráfico de Escravos e Procedências Africanas no Maranhão

- 1 - Introdução 70
- 2 - As Conexões do Maranhão com a África 72
- 3 - Os Números do Tráfico no Maranhão 84
- 4 - O Tráfico Interno 97
- 5 - Procedências Africanas no Maranhão 102

Considerações Finais 115

Consulta Bibliográfica 118

Introdução

Encontrar um evento do passado na sua complexidade e implicações é uma das tarefas do historiador e requer perspicácia para estudá-lo, tanto à luz do processo histórico, quanto das narrativas construídas sobre ele a partir de diversas esferas do social e do cotidiano. Capturá-lo através das fontes é, em última instância, o desafio maior do historiador, posto que os discursos que emanam das fontes atendem às demandas daqueles que os instigam no contexto de determinados espaços e temporalidades, tornando-se esses discursos passíveis das agências dos interlocutores.

Este trabalho tem como objetivo estudar, a partir do tráfico de escravos, as procedências africanas no Maranhão na segunda metade dos setecentos. O recorte cronológico adotado compreende o período de 1755 a 1799, momento de consideráveis transformações no cenário local, devido à transição de uma economia assentada em bases de subsistência para uma conectada às rotas das trocas internacionais.

As bases empíricas são formadas basicamente por correspondências entre as autoridades administrativas do Maranhão e às do reino (cartas, ofícios, mapas da escravatura) que informam sobre a entrada de negreiros nessa capitania, e são denominadas neste trabalho 'registros de viagens'. A essas fontes somam-se

os registros de visitas da saúde às embarcações. Para efeito de clareza e pela natureza das informações que contém, essa documentação está reunida no grupo 'fontes do tráfico'. O outro grupo de fontes é formado pelos códices de casamentos da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória.

O primeiro capítulo traz uma revisão historiográfica da escravidão e da formação étnica do Brasil a fim de demonstrar como tais temas têm sido trabalhados por pesquisadores brasileiros e estrangeiros. Em seguida, são destacados os estudos iniciais, de cunho antropológico, que dividiram os escravos africanos, nesta margem do Atlântico, em bantos e sudaneses, e abordaram as diferenças entre esses povos sob um viés hierárquico, refletindo, desse modo, a influência das teorias raciais européias de meados do século XIX.

O segundo capítulo trata especificamente do Maranhão e de como a região tem sido abordada na historiografia. Com base nessa contextualização, alcança-se o período da implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, quando é feita uma rápida explanação sobre o papel da referida Companhia. Por fim, relaciona-se a capitania maranhense ao espaço atlântico na dinâmica de trocas.

O terceiro capítulo apresenta, em dois momentos, a análise das fontes. Inicialmente é observado o fluxo do comércio escravo com base nos registros de viagens e de visitas da saúde e são apontadas as regiões que

estiveram conectadas ao Maranhão no tráfico transatlântico. Essas fontes apresentam a versão mais comercial do tráfico de escravos, uma vez que as informações estão direcionadas para a 'contabilidade' do negócio. Referem-se, assim, aos portos de embarque, às embarcações, à quantidade de cativos transportados e desembarcados no destino, bem como ao número de mortos durante a travessia. Portanto, tem-se um viés bastante quantitativo do comércio escravo, no qual as 'peças' são identificadas de acordo com o lugar de embarque.

Em seguida, são analisadas as informações dos livros de registros de casamentos n.ºs 86, 87 e 88 da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, no espaço urbano de São Luís. O primeiro livro compreende o período de 1759-1773; o segundo alcança os anos de 1773 a 1790; e por último, o livro n.º 88, cujos registros se estendem de 1790 a 1798. Nesses documentos, em que as informações são mais específicas, foi possível perceber critérios de inserção dos indivíduos escravizados ou descendentes deles na sociedade local, bem como a quem estavam ligados, em relação aos proprietários e em alguns poucos casos saber sobre a filiação do escravo mesmo. Entretanto, não adentro a esfera familiar do cativo, em decorrência da natureza desta pesquisa.

Evidentemente, os resultados deste trabalho são parciais, pois as fontes fragmentadas e o tempo de pesquisa, certamente, contribuíram para a ocorrência de muitas lacunas. Duas dessas lacunas podem ser enfatizadas aqui.

Uma diz respeito à entrada de africanos no Maranhão, pois o primeiro registro analisado data de 1779, ou seja, três anos depois que a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão iniciou suas atividades. E a outra, em relação às fontes matrimoniais, visto que os registros de casamentos pesquisados são específicos da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, restritos, portanto, ao espaço urbano de São Luís, o que evidentemente exclui outras freguesias que provavelmente registraram casamentos de cativos, mas que infelizmente não tive acesso. Todavia, acredito que os dados levantados ajudam a conhecer um pouco sobre a população escrava da capitania maranhense, na segunda metade do século XVIII.

Capítulo I - Africanos no Brasil

1. Escravidão Africana no Brasil

Nos estudos sobre a formação do Brasil a escravidão tem sido abordada sob perspectivas diferenciadas, resultando em importantíssimos trabalhos que evidenciam tanto a atuação de pesquisadores de formações distintas, como também que as problematizações acerca desse tema não estão exauridas. Encontra-se, assim, uma ampla produção bibliográfica que, de certo modo, pode ser justificada pelo fato de a escravidão ter sido o pilar de sustentação do Brasil Colonial e Imperial.

Assim, desde a famosa obra de Gilberto Freyre '*Casa Grande & Senzala*¹, amplamente debatida e, por vezes, duramente criticada devido às análises que sugerem nas relações entre senhores e escravos, o que seria uma leniência da escravidão em terras brasileiras; passando por trabalhos como o de Frank Tannenbaum,² que baseado na concepção de 'escravidão branda', tentou justificar ser advinda dessa benévola relação a origem do que seria democracia racial, convergindo as duas obras (Freyre e Tannenbaum) na idéia de um paraíso racial no Brasil; até chegar em estudiosos como Fernando Henrique Cardoso,

¹ Essa clássica obra de Gilberto Freyre teve sua primeira edição publicada em 1933 e a mais recente, 50ª edição, em 2005. *Casa Grande & Senzala* é considerada um marco dos estudos sobre a formação do Brasil.

² TANNENBAUM, 1946.

Florestan Fernandes e Octávio Ianni, expoentes da conhecida Escola Paulista, contrários à visão de uma escravidão suave³ e relevantes na revisão que questionou o caráter 'benevolente' da escravidão, associando-a a um caráter de violência, apontando para o que Florestan Fernandes caracterizou de estado de anomia social ao qual o escravo fora reduzido; tem-se, desse modo, uma vasta produção dedicada à compreensão da formação do Brasil.

O Brasil recebeu um grande contingente de africanos durante o período de vigência do tráfico de escravos, entre os séculos de XVI e XIX. Sobre o número de mancipios que entraram em portos brasileiros, em diversos momentos, pesquisadores de várias formações têm feito levantamentos para mapear o volume do tráfico. Todavia, alcançar os números desse comércio é tarefa bastante complicada e embora as cifras sejam divergentes, podem-se considerar as projeções entre 3 e 6 milhões.⁴

Em seu estudo sobre o tráfico de escravos para a Bahia, Pierre Verger dividiu esse comércio em quatro ciclos. O primeiro seria o da Guiné, predominante na segunda metade do século XVI; no século seguinte teria ocorrido o ciclo de Angola e do Congo; depois o da Costa da Mina que teria se

³ CARDOSO, 1962; IANNI, 1962; FERNANDES; 1960.

⁴ CALMON, 1933; CALÓGERAS, 1935; RAMOS, 1937; SIMONSEN, 1937; TAUNAY, 1941; CURTIN, 1969; GOULART, 1975; PRADO Jr., 1977; CONRAD, 1985; FLORENTINO, 1997.

estendido até o terceiro quartel do século XVIII; e por último, o da Baía do Benim, entre o último quartel do setecentos e a primeira metade do século XIX.⁵

Neste capítulo, inicialmente, apresento uma discussão acerca de alguns estudos que trataram das origens étnicas dos africanos no Brasil para, em seguida, relacioná-la ao objeto da pesquisa - as procedências dos africanos trazidos para o Maranhão, na segunda metade do século XVIII.

Ao estudar as origens dos escravos africanos no Brasil, decerto, depara-se com um tema bastante amplo e complexo que ao longo de décadas vem suscitando inúmeras discussões. A amplitude da questão aparece ao se considerar as redes de interesses, as vicissitudes do tráfico, assim como os vultuosos números do comércio escravo. Ao passo que a complexidade se dá à medida que são considerados os grupos étnicos que para esta margem do atlântico migraram compulsoriamente, mas comumente foram homogeneizados na categoria 'escravo'. Disso decorrem as dificuldades e o cuidado que se deve ter ao buscar as identidades gestadas, a partir do fluxo do tráfico, no contexto da sociedade colonial brasileira.

Os primeiros estudos sobre a formação étnica do Brasil tenderam a considerar a influência de dois grupos específicos de origem africana na composição étnica do Brasil, ter-se-iam, grosso modo, sudaneses para a Bahia,

⁵ VERGER, 1987.

indicando a influência da África Ocidental e para as demais áreas do país, os bantos, influência da África Central.

A África Ocidental, segundo Russell-Wood, correspondia a:

Uma extensão de terra que ia do Senegal ao atual Camarões, a ilhas do Atlântico, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, incluindo a região mais importante de todas, integrada pelo Golfo do Benim e pelos portos de tráfico de escravo, compondo o que era frouxamente denominado pelos portugueses como sendo a Costa da Mina.⁶

Enquanto a África Central, diz esse mesmo autor:

Incluía as regiões que iam do atual Gabão até o sul de Angola, e os escravos eram identificados pelas alfândegas e por outros registros no Brasil por suas regiões de origem, sendo-lhes atribuídas também afiliações étnicas: Congo, Cabinda, Mongolo, Anjico; e Angola, Ambaca, Cambambe, Cabundá, Cassange, Muxicongo, Gabão, Mbundu, Molemo, Ambris, Rebollo, Luanda, Camundongo, Quiçama, Songo, Benguela, Ganguela⁷

Essa divisão, aparentemente simplista, entre bantos e sudaneses porém, bastante divulgada e ainda encontrada em estudos recentes,⁸ está, de

⁶ RUSSELL-WOOD, 2001, p. 13-14.

⁷ Ibid., loc.cit.

⁸ Mariza de Carvalho Soares, em um artigo intitulado 'Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista. Tempo. Vol. 3 - nº 6. Dezembro de 1998, considera que ao retomarem a questão das procedências africanas, historiadores contemporâneos ainda tendem a se alinhar as duas correntes de pensamento abertas por Nina Rodrigues e Sílvio Romero. A historiadora baiana Lucilene Reginaldo alerta sobre referências recentes e essa divisão 'como se os africanos estivessem colocados em dois compartimentos estanques e limítrofes para os pesquisadores - os povos oeste-africanos (iorubas) na Bahia e os bantos no resto do Brasil'. In:

certo modo, relacionada a um universo mais amplo, fortemente influenciado pelo pensamento predominante no meio científico da época, cujas teorias propagadas sustentaram uma hierarquização entre os povos, conforme será abordado no decorrer deste capítulo.

2. Bantos e Sudaneses: As Primeiras Denominações

Em relação ao Brasil, uma das primeiras referências sobre a classificação do escravo africano conforme sua origem, indicando um predomínio banto, foi feita pelos pesquisadores alemães Spix e Martius. Esses naturalistas restringiram as procedências do tráfico à África Meridional e às Ilhas de Guiné.⁹

Todavia, outros estudiosos defenderam ainda a predominância e até um exclusivismo banto no contingente de escravos vindos para o Brasil, entre os quais Sílvio Romero, João Ribeiro, J. Macedo Soares, Renato Mendonça. Esses pesquisadores se basearam na análise lingüística para estudar a origem de grupos africanos no Brasil.¹⁰

Se de um lado Sílvio Romero pode ser colocado à frente da corrente que defendeu a preponderância banto no Brasil, do outro lado, temos o médico maranhense, radicado na Bahia, Raimundo Nina Rodrigues, que ao defender uma presença sudanesa predominante na população escrava baiana, apresentou um novo paradigma para estudar o negro na sociedade brasileira.

⁹ Karl Friedrich Philip Von MARTIUS e Johann Baptist Von SPIX realizaram uma das expedições científicas ao Brasil mais famosas do século XIX, entre 1817 e 1820 da qual resultou a obra "Reise in Brasilien", editada em 1823 na Alemanha; traduzida para o português em 1938 por Lúcia Furquim Lahmeyer, revisto por B. F. Ramiz Galvão e Basílio de Magalhães com o nome de "Viagem pelo Brasil".

¹⁰ ROMERO, 1888; RIBEIRO, 1939; SOARES, 1943; MENDONÇA, 1933.

Apoiado em relatos de missionários e colonizadores,¹¹ Nina Rodrigues sustentou a superioridade da mitologia ioruba, notadamente pela imposição de sua religião sobre os cultos 'inferiores' de seus vizinhos e um processo em andamento de passagem do politeísmo para o monoteísmo.¹²

Desse modo, ao buscar respaldo nas práticas religiosas dos terreiros baianos para estudar sobrevivências africanas, Nina Rodrigues mostrou, para a época, uma perspectiva de análise inovadora sobre as origens étnicas dos africanos trazidos para o Brasil. Seu artigo intitulado *O Animismo Fetichista dos Negros Baianos*¹³ é considerado, segundo Artur Ramos, o primeiro estudo a tratar 'as religiões, os cultos e as práticas mágicas dos negros da Bahia'.¹⁴

Em *Os Africanos no Brasil*,¹⁵ Nina Rodrigues revelou a influência predominante dos iorubas na Bahia, utilizando-se de abordagem etnográfica, além de se apoiar nas estatísticas do tráfico e no comércio de escravos de Portugal e Brasil para fundamentar suas afirmações.

¹¹ BOWEN, 1858 apud CAPONE, 2000; ELLIS, 1894 apud CAPONE, 2000.

¹² CAPONE, Stefania, 2000; REGINALDO, Lucilene, 2005; p. 169.

¹³ Esse trabalho de Nina Rodrigues foi inicialmente publicado em artigos da Revista Brasileira, entre 1896/1897 (tomos VI, VII e IX). Em 1900, os artigos são reunidos num só tomo e publicados em francês, com tradução do próprio autor. REGINALDO, Lucilene, 2005, p. 163.

¹⁴ Essa referência aparece no prefácio feito por Arthur Ramos da referida obra de Nina Rodrigues "O Animismo Fetichista dos Negros Baianos". São Paulo: Civilização Brasileira, 1935, p.7.

¹⁵ Essa obra de Nina Rodrigues data de 1906, mas seu falecimento precoce adia em quase 30 anos a divulgação desse importante trabalho. Somente em 1933 a obra foi publicada por Homero Pires.

Nina Rodrigues questionou a idéia de exclusivismo banto defendida por Sílvio Romero e Spix e Martius¹⁶ e outros autores que trataram da formação étnica do Brasil. Seu trabalho influenciou gerações e colaborou com a idéia de que o grupo banto foi minoritário na Bahia, fazendo coro com aqueles que salientaram opiniões sobre a inferioridade racial desse grupo.

Na conclusão do capítulo que trata das procedências africanas, à medida que ressalta a necessidade de identificar os escravos, Nina Rodrigues incide, outrossim, na tese que alude a uma superioridade dos sudaneses em detrimento dos bantos:

"Mas agora a historia dos negros no Brasil, corrigindo e completando a indicação bruta ou em grosso da sede do tráfico e da procedência dos navios negreiros, deve discriminar melhor as nacionalidades dos escravos. (...) se não a numérica, pelo menos a preeminência intelectual e social coube sem contestação aos negros sudaneses".¹⁷

Ainda da 'Escola Baiana', devem-se citar os trabalhos de Arthur Ramos¹⁸ dedicados às pesquisas de sobrevivências africanas na religião, com interesse voltado para a contribuição banto, assim também como os de Edison Carneiro.¹⁹

¹⁶ SPIX e MARTIUS, 1976.

¹⁷ RODRIGUES, 1932, p. 37.

¹⁸ RAMOS, 1937; 1988.

¹⁹ CARNEIRO, 1937.

Em relação ao trabalho de Nina Rodrigues, as pesquisas de Ramos se mostraram inovadoras em virtude do instrumental culturalista adotado, o que possibilitou adentrar o universo africano sob um prisma mais amplo e relacioná-lo a várias regiões e etnias africanas, na perspectiva de classificar na sociedade brasileira, os africanos que, comumente, o regime da escravidão uniu numa só denominação: "peça da África", "negro da Costa", ou simplesmente "preto" ou "negro", sendo que a única distinção exigida pelos compradores dos mercados de escravos, era a do vigor e da saúde, para melhor rendimento braçal.²⁰

Os estudos de Arthur Ramos foram influenciados pelas pesquisas do antropólogo norte-americano Melville Herskovits,²¹ cujo método de análise se baseou na comparação dos traços/características culturais entre africanos trazidos para a América e etnias africanas, a fim de encontrar 'sobrevivências' e 'similaridades' nas culturas africanas no Atlântico.

No entanto, é oportuno enfatizar, tal perspectiva não considera o processo de mutação das culturas resultante de suas dinâmicas internas, bem como a interação com outras culturas.²² Dessa maneira, mesmo cogitando a possibilidade de os africanos transmitirem sua cultura para uma nova geração no Novo Mundo, defendida nessa abordagem, deve-se atentar que essa cultura não

²⁰ RAMOS, 1988; p. 289.

²¹ HERSKOVITS, 1969.

²² THORNTON, 2004, p. 283.

seria a mesma da África, posto que não teria sido transportada de lá para este lado do Atlântico.²³

Segundo Thornton, esse pensamento que defende sobrevivências africanas no Atlântico atende a outros interesses:

Em grande parte, o estudo de traços, sobrevivências ou extensões da África entre a população de descendência africana no Atlântico tem se direcionado a grandes preocupações políticas e ideológicas para demonstrar o 'passado negro' que estende a escravidão.²⁴

Retomando o pensamento de Arthur Ramos, percebe-se que embora esse autor aponte o descaso de Nina Rodrigues com a religião banto e seja um dos primeiros pesquisadores a penetrar o universo banto, o discurso de pobreza mítica dos povos banto foi reiterado em seus estudos.

A religião negro-fetichista de origem banto, no Brasil, constitui uma página inédita da nossa etnografia religiosa. E isso por vários motivos. Em primeiro lugar estaria a pobreza mítica banto, em relação aos sudaneses, fato reconhecido por todos os etnógrafos, o que resultou na quase total absorção, no Brasil pelo fetichismo jeje-nagô (...).²⁵

Na mesma direção trilhada por Arthur Ramos encontra-se Edison Carneiro, visto que a comparação entre sudaneses e bantos está presente em seu

²³ Ibid., p. 279-290.

²⁴ Ibid., p. 283.

²⁵ RAMOS, 1988; p. 76.

trabalho. Mesmo reconhecendo significativas contribuições dos bantos para a cultura baiana, deu ênfase à divulgada concepção de superioridade cultural dos sudaneses em relação a esses povos.²⁶

Os estudos desses pesquisadores receberam forte influência do pensamento científico europeu predominante na época, e muito propagado em terras brasileiras, como será visto a seguir.

²⁶ CARNEIRO, 1937, *passim*.

3. Diferenças, Hierarquização Étnica e Mistura Racial no Brasil

No Brasil, assim como em outras colônias americanas, a presença dos africanos foi abordada primeiramente em termos das diferenças intrínsecas, no que concerne aos costumes dos diferentes povos que migraram compulsoriamente para o Novo Mundo.²⁷

Com base nas leis evolucionistas, essas diferenças foram tratadas a partir de supostos graus de desenvolvimento de cada povo, estabelecendo hierarquias entre os diferentes povos, de acordo com suas características físicas, para em seguida analisar suas qualidades morais.²⁸

Um dos autores que influenciou fortemente as pesquisas brasileiras do século XIX foi M. d'Avezac, cuja obra denominada *Esquisse Générale de l'Afrique et l'Afrique Ancienne* apresenta uma subdivisão tríplice para cada uma das três raças humanas (brancos, negros e amarelos).²⁹

²⁷ Estefania Capone observa que para Cuba o trabalho de Fernando Ortiz (1987) é referência obrigatória nos estudos sobre a contribuição africana na formação da sociedade cubana (CAPONE, 2000); Lucilene Reginaldo destaca o trabalho de Fernando Ortiz para Cuba e cita para o Haiti as pesquisas de Herskovits e Metraux (REGINALDO, 2005, p. 174).

²⁸ CAPONE, 2000.

²⁹ Conforme observa Estefania Capone (2000) em seu artigo 'Entre Yoruba et Bantou. L'Influence des Stéréotypes Raciaux dans les Études Afro-américaines', *Cahiers d'Études Africaines*, 157, 2000 - O trabalho de M. d'Avezac - então Vice-Presidente da Sociedade Etnológica de Paris e membro das Sociedades Geográficas de Paris, Londres e Frankfurt - está inscrito no debate fundamental do século XIX sobre a multiplicidade das raças humanas. Esse autor, face aos defensores da unidade da raça humana, argumenta que na Bíblia há referência a três grandes ramos da raça branca. Para defender suas idéias M. d'Avezac se apóia nos estudos do zoologista inglês Swain sobre a subdivisão das três raças humanas em subgrupos. Esses subgrupos seriam

Baseado nessa divisão e nos escritos bíblicos, M. d'Avezac sugere para os negros uma hierarquização que, no sentido descendente, vai do negro africano do norte das bordas do mediterrâneo - o tipo mais elevado - aos papuas da Oceania - o subtipo; e o grupo inferior ou aberrante representado pelos hotentotes e cafres.³⁰ Nesse contexto hierárquico, os bantos e os grupos a eles assemelhados, como os hotentotes, ocupariam o último degrau.³¹

Conforme observa Capone, a idéia de hierarquização das raças servia para indicar o lugar que determinada nação ocupava no globo³². No caso do Brasil, havia um esforço de intelectuais, no período pós-independência, para esboçar o perfil da nação brasileira em relação à sua realidade e aos seus componentes humanos (brancos, negros, ameríndios). Nos relatos de vários viajantes que estiveram em terras brasileiras há fortes implicações das teorias raciais européias. Essas teorias, aplicadas ao contexto local, davam conta da inviabilidade de uma nação composta por raças mistas.³³

Sobre a influência das teorias raciais no pensamento científico brasileiro, Schwarcz comenta:

divididos internamente de forma tríplice também, como na divisão principal apresentando um tipo, um subtipo e um grupo aberrante ou menos desenvolvido.

³⁰ M. d'AVEZAC apud REGINALDO, 2005; p. 168.

³¹ CAPONE, 2000.

³² Ibid., 2000.

³³ SCHWARCZ, 1993, p. 36. A autora cita vários viajantes, entre os quais, o próprio conde de Gobineau e L. Agassiz.

Modelo de sucesso na Europa de meados dos oitocentos, as teorias raciais chegam tardiamente ao Brasil, recebendo, no entanto, uma entusiasta acolhida, em especial dos diversos estabelecimentos científicos de ensino e pesquisa, que na época se constituíam enquanto centros de congregação da reduzida elite pensante nacional.³⁴

Nesse cenário contagiado por tais teorias, a questão relativa à mistura das raças imperava. Discutia-se largamente o quão comprometido estaria a nação em decorrência desse cruzamento, conquanto, é certo, não se pudesse negar a mestiçagem. Destarte, os 'intelectuais' buscaram saídas criativas para um país de negros e mestiços, cujo futuro, prenunciado por pensadores da época, seria catastrófico.³⁵ Em virtude desse prognóstico, procurou-se ressaltar que nessa mistura, o país teve, no que se refere ao 'ingrediente africano', os povos mais evoluídos da escala, os sudaneses.

Tentou-se assegurar na mistura a solução para elevar raças inferiores, visto que a 'educação não poderia corrigir a suposta incapacidade das raças não brancas à civilização'.³⁶ Propagava-se que o Brasil mestiço de hoje teria no branqueamento, em um século, sua perspectiva, saída e solução.³⁷ Entretanto,

³⁴ Ibid., p. 14.

³⁵ Assim sugeriu o Conde Joseph Arthur Gobineau, diplomata francês que viveu no Brasil após a independência do país, cuja obra intitulada 'Essai sur l'inegalité des Races Humaines' despertou inúmeros debates por aqui.

³⁶ LACERDA, 1911 apud SCHWARCZ, 1993, p. 11.

³⁷ Ibid., loc. cit.

o outro viés desse pensamento estava na preocupação de que tal mistura étnica pudesse rebaixar as 'raças superiores'.

Em meios a calorosos debates, a mestiçagem tornou-se, dessa maneira, assunto determinante para se pensar o futuro do país, assim esclarece Schwarcz:

Observado com cuidado pelos viajantes estrangeiros, analisado com ceticismo por cientistas americanos e europeus interessados na questão racial, temido por boa parte das elites locais, o cruzamento de raças era entendido, com efeito, como uma questão central para a compreensão dos destinos desta nação.³⁸

Nesse cenário, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), criado na primeira metade do século XIX por D. Pedro, com propósitos de repensar a história brasileira e consolidar o estado nacional, merece ser mencionado. No concurso promovido por esse Instituto, a questão da mistura das raças foi evidenciada pela proposta vencedora de Karl Von Martius.³⁹

Foi no contexto desses debates que as pesquisas de Nina Rodrigues emergiram com a preocupação latente de ressaltar o predomínio de povos 'mais

³⁸ SCHWARCZ, 1993, p. 13-14.

³⁹ O naturalista Karl Von Martius ganhou o concurso promovido pelo governo brasileiro, quando da criação do IHGB - Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, com uma proposta em torno da miscigenação racial. Von Martius afirmou que a chave para se compreender a história brasileira residia no estudo o cruzamento das três raças formadoras de nossa nacionalidade - a branca, a indígena, a negra - esboçando a questão da mescla cultural sem contudo desenvolvê-la. VAINFAS, 1999.

propensos' à 'civilização' no contingente de africanos trazidos para o Brasil. Disso, então, provém seu esforço para demonstrar serem os iorubas uma aristocracia negra no conjunto dos povos africanos introduzidos em terras brasileiras.

A tendência que trata as diferenças dos povos sob uma perspectiva hierárquica pode ser observada ainda na obra do pernambucano Gilberto Freyre. Trinta anos mais tarde, Freyre, em *Casa Grande & Senzala*, dará razão às idéias defendidas por Nina Rodrigues. Entretanto, sua análise faz comparação entre a escravidão no Brasil e nos Estados Unidos, apontando que para cá teriam vindo africanos superiores aos levados àquele país. Não obstante, o mais relevante em seu trabalho, talvez tenha sido o caráter de fusão estabelecido entre mistura étnica e cultural, onde o viés cultural suplanta o racial.⁴⁰

Gilberto Freyre argumenta que a posição dos 'historiadores do século XIX que limitaram a procedência dos escravos importados para o Brasil ao estoque banto' deve ser retificada, pois para cá vieram escravos de 'outras áreas de cultura africana em grosso número. Muitos de áreas superiores a banto'.⁴¹ A formação brasileira, diz esse autor, foi beneficiada pelo melhor da cultura negra da África. A verdade é, afirma Freyre, que 'vieram para o Brasil, da área mais

⁴⁰ FREYRE, 1998, passim.

⁴¹ Ibid., p. 299.

penetrada pelo Islamismo, negros maometanos de cultura superior não só à dos indígenas como à da grande maioria dos colonos brancos'.⁴²

Nesse ambiente de hierarquização, duas situações podem ser enfatizadas. Primeiro, a sociedade homogeneiza os indivíduos na categoria 'escravo'. Depois, estabelece critérios para distinguir os cativos de acordo com as funções desempenhadas por eles e, ainda, conforme a região de origem.

Essa perspectiva de observar os mancipios a partir de suas origens e das atividades exercidas por eles há muito está arraigada na sociedade brasileira. Antonil, por exemplo, mesmo reconhecendo 'os escravos como as mãos e os pés do senhor de engenho',⁴³ alertava para a necessidade de ser criterioso na escolha, uma vez que se precisava deles, bons ou maus para o serviço,⁴⁴ por isso, o cuidado de comparar as 'peças' porque...

(...) comumente são de nações diversas, e uns mais boçais que os outros e de forças muito diferentes, se há de fazer a repartição com reparo e não às cegas. Os que vêm para o Brasil são ardas, minas, congos, de São Tomé, de Angola, de Cabo Verde e de alguns de Moçambique (...). Os ardas e os minas são robustos. Os de Cabo Verde e de São Tomé são mais fracos. Os de Angola, criados em Luanda, são mais capazes de aprender ofícios mecânicos que os das outras partes já nomeadas. Entre os congos, há também alguns bastantemente industriais e bons não somente para o

⁴² Ibid., loc. cit.

⁴³ ANTONIL, 1997, p. 89

⁴⁴ Ibid., loc. cit.

serviço da cana, mas para as oficinas e para o meneio da casa.⁴⁵

Entretanto, é importante pensar a dimensão desse critério de escolha, visto que a demanda crescente por africanos para atender ao fluxo da produção porque os plantéis não se reproduziam no mesmo ritmo das exigências do mercado, assim como as engrenagens do tráfico indicam que havia pouco espaço para a interferência dos senhores nas regiões fornecedoras de mão-de-obra servil para o Brasil, o que, conseqüentemente, interferiu na suposta preferência por determinada 'etnia' ou 'nação' africana, mais propensa a esta ou àquela atividade. Dessa maneira, a construção de determinados quadros de valores referentes aos grupos africanos esteve submetida a conjunturas específicas do tráfico e, portanto, aos interesses do comércio escravista deste ou daquele setor.⁴⁶

Consoante o pensamento de Schwartz a predileção, no caso, estava diretamente atrelada à oferta do mercado:

Os senhores de engenho tinham suas preferências e preconceitos com relação a vários povos africanos, sentimentos esses que variaram ao longo do tempo e refletiram a moda e a disponibilidade. (...) Mas quando a necessidade aparentemente premia, compravam o que havia no mercado. Idade, saúde e sexo eram certamente determinantes mais importantes do preço de compra e da demanda por um cativo do que sua origem étnica.⁴⁷

⁴⁵ Ibid., loc. cit.

⁴⁶ REGINALDO, 2005, p. 149-150.

⁴⁷ SCHWARTZ, 1995, p. 283.

Entrementes, torna-se manifesto que a população escrava não era uma massa indistinta de trabalhadores, visto que uma série de hierarquias estruturava essa população.⁴⁸ Esses critérios demarcavam, de certo modo, os espaços ocupados pelos grupos, pois haviam aqueles nascidos no âmbito da sociedade brasileira, os crioulos; africanos recém-chegados à colônia, os boçais; e africanos que já falavam português, os ladinos, ou seja, aqueles há mais tempo no Brasil. Essa hierarquia baseada na cor e no local de nascimento acompanhava àquela outra, baseada na ocupação, e com ela se cruzava.⁴⁹

Mas, como explica Costa e Silva, de modo geral, o africano era associado a escravo, embora existissem outras denominações:

Quando alguém mencionava, no Brasil dos séculos XVIII e XIX, um africano, o mais provável é que estivesse a falar de um escravo, pois nessa condição amargava a maioria dos homens e mulheres, que vindos da África, aqui viviam. Mas podia também referir-se a um liberto, ou seja, a um ex-escravo. Ou a um emancipado, isto é negro retirado de um navio surpreendido no tráfico clandestino. Ou, o que era mais raro, a um homem livre que jamais sofrera o cativeiro.⁵⁰

Nesses moldes, não fica difícil concluir que a sociedade escravista brasileira foi estruturada a partir de múltiplas hierarquias, de várias categorias de mão-de-obra, de complexas divisões de cor e de diversas formas de mobilidade e

⁴⁸ SCHWARTZ & LOCKHART, 2002, p. 258.

⁴⁹ Ibid., p. 259.

⁵⁰ COSTA E SILVA, 2003, p. 157.

mudanças.⁵¹ No entanto, outra característica evidente nessa sociedade está na tendência a reduzir complexidades a dualismos de contraste, como senhor - escravo, católico - pagão, declara Schwartz.⁵²

Isso posto, resta comentar que o critério da diferenciação não somente definiu espaços entre pessoas juridicamente diferentes como escravo e senhor, mas também entre os próprios africanos e os descendentes deles. Ao longo dos séculos de escravidão, algumas imagens foram se cristalizando. Infere-se assim que alguns estereótipos a respeito de determinados grupos tornaram-se tão marcantes que sobreviveram ao seu próprio tempo, como sugere Reginaldo.⁵³

⁵¹ SCHWARTZ, 1995, p. 209.

⁵² Ibid., loc.cit.

⁵³ REGINALDO, 2005, p. 150.

4. Diferenças e Denominações Étnicas: Procedências Africanas

Vários estudiosos chamam a atenção para o problema das designações imprecisas, utilizadas de forma genérica como identificadoras de escravos.⁵⁴ Essas designações se apresentam como uma mistura de referências relacionadas a portos ou termos específicos, vinculadas às áreas de origem (...), que provavelmente juntavam dois ou mais grupos étnicos em um mesmo nome genérico.⁵⁵ As 'nações' podiam resultar, dessa maneira, do nome de uma entidade política (um reino), de uma língua comum a vários grupos étnicos ou simplesmente de um porto de embarque no litoral africano.⁵⁶

Às denominações dos escravos africanos, como produtos do tráfico, associam-se várias determinantes, entre as quais, a própria geografia desse comércio. É assim, por exemplo, que a *Guiné*,⁵⁷ que vai se estendendo ao longo da costa africana, conforme os fluxos da expansão marítima, aparece na literatura

⁵⁴ KARASCH, 2000, p. 130.

⁵⁵ RUSSEL-WOOD, 2001, p. 12

⁵⁶ ASSUNÇÃO, 2001.

⁵⁷ Em um artigo intitulado "Descobrimos a Guiné No Brasil Colonial" Mariza de Carvalho Soares diz que praticamente toda a literatura sobre tráfico de escravos e escravidão africana no Novo Mundo se refere, com frequência, aos africanos como "escravos de Guiné". Para dar ênfase a essa consideração a autora cita uma frase do historiador Charles R. Boxer - um dos maiores estudiosos do Império colonial português - é, ainda hoje, quase unanimidade na historiografia relativa à América Portuguesa: "a princípio, o grosso dos escravos africanos vinha de Guiné". p. 72.

do tráfico como referência para designar o africano como 'escravo da guiné' e, igualmente, 'gentio da guiné'.

Porém, como bem alerta Oliveira:

Mais do que registro de procedência, estas expressões queriam significar a condição mesma de escravo na linguagem corrente da época, visto que o uso dessas expressões já havia sido generalizado em Portugal desde o final do século anterior, quando o tráfico de escravos começou a se transformar na mais potente empresa comercial daquele país.⁵⁸

No sistema de classificação e organização dos escravos africanos no Brasil, as denominações foram conferidas por meio de palavras específicas como "gentio" e "nação". Pelo que se observa o uso do termo 'gentio' coexistiu com o do termo 'nação', mas com sentidos distintos. Enquanto o primeiro foi utilizado igualmente para identificar o indígena e tanto para este quanto para o africano relacionava-se ao indivíduo pagão.⁵⁹ O termo nação tem sentido associado a qualquer conjunto de povos, infiéis ou cristãos, com o qual os portugueses mantiveram relações no processo de expansão colonial.⁶⁰

No Brasil tem sido bastante problemático buscar as origens africanas dos escravos e de seus descendentes, visto que os termos/designações utilizados para identificá-los são, às vezes, generalizantes e equivocadamente

⁵⁸ OLIVEIRA, 1997, p. 37.

⁵⁹ HOLANDA, 1999.

⁶⁰ SOARES, 2000, p. 79.

aplicados, ou específicos de determinadas espaços e temporalidades. O termo que identifica um grupo 'mina' no Rio de Janeiro, por exemplo, não é necessariamente idêntico ao designado 'mina' na Bahia, em Pernambuco ou no Maranhão.⁶¹ Um grupo denominado Mina no Rio de Janeiro do século XVIII pode ser diferente de outro grupo Mina encontrado na mesma região no século XIX.⁶²

Do critério utilizado, inicialmente, de forma pejorativa, para classificar os africanos introduzidos no Brasil, sob a égide de uma suposta inferioridade dos povos da África Central, a diferença adquire um outro significado, passando a ser tratada em termos da 'heterogeneidade' dos cativos e das identidades escravas, como construções do tráfico e apropriações dos próprios africanos escravizados. Contemplando, assim, não só as regiões africanas que estiveram conectadas com a América no comércio de mancipios, mas, essencialmente, a resposta dos africanos ao cativo, o que não ocorreu da mesma forma em todas as regiões que receberam mão-de-obra servil.

Não obstante, Thornton esclarece que não houve tanta homogeneidade,⁶³ bem como grandes diferenças entre as culturas da África

⁶¹ SOARES, 2000, p. 116.

⁶² Ibid., loc. cit.

⁶³ John Thornton tece críticas ao pensamento de que aponta grandes similaridades entre as culturas africanas na América, defendido pelo americano Melville Herskovits.

Atlântica e que a diversidade na África pode ter sido facilmente exagerada.⁶⁴

Sobre isso exemplifica, usando a linguagem como argumento:

Podem-se dividir as regiões da África atlântica que participaram do comércio de escravos em três zonas culturais distintas, posteriormente, pode-se dizer que, embora os africanos tivessem diversidades lingüísticas, só três zonas culturais diferentes contribuíram para o Novo Mundo, e entre elas só sete subculturas diversas.

Apesar de isso não significar a uniformidade cultural postulada por Herskovits, não resulta na miscelânea postulada pelos que consideram que a diversidade africana foi uma barreira para o desenvolvimento de uma cultura americana, com influências africanas.⁶⁵

Nas duas últimas décadas o tema da escravidão vem sendo tratado à luz das especificidades de cada região, a fim de localizar e identificar, em distintos espaços da América portuguesa, experiências decorrentes de (re)invenções e de (re)interpretações culturais africanas no Brasil.⁶⁶ Sob essa ótica Gomes teoriza:

Houve uma preocupação em assinalar a perspectiva do tempo e espaço nessas revisões historiográficas mais recentes. Não só com seus agentes e sujeitos, a escravidão no Brasil não foi uma experiência histórica com um só cenário e com perspectiva linear.⁶⁷

⁶⁴ THORNTON, 2004, p. 262.

⁶⁵ Ibid., p. 257.

⁶⁶ REIS, 1987; SOARES, 2002; MATTOS, SLENES, 1999; FLORENTINO & GÓES, 1997; KARASCH, 2000. SCHWARTZ, 1988.

⁶⁷ GOMES, 2003, p. 17.

Nesse contexto, podem ser destacados alguns estudiosos da escravidão, cujos trabalhos direcionados às identidades africanas no Brasil, buscaram, por meio de conceitos como 'nação' ou 'procedência', rastrear grupos africanos e suas formas de organização em diferentes ambientes do Brasil. João José Reis utiliza a expressão 'guarda-chuva' para contemplar as diferentes etnias agrupadas dentro de uma mesma 'nação' africana na Bahia, atentando assim, para a reunião de vários grupos sob uma mesma denominação;⁶⁸ Mary Karasch faz uso do termo 'nação', como uma construção colonial, ao tratar da vida dos escravos no Rio de Janeiro. Essa autora observa que 'a palavra 'nação' é utilizada inicialmente pelos colonizadores, mas aos poucos se torna a palavra favorita dos africanos no Rio de Janeiro do século XIX'. Karasch atribui, portanto, um sentido de representação para 'nação' que estaria configurada em torno de uma 'comunidade imaginada' por parte dos escravos, que tinham de se juntar todos em novas comunidades que já não estavam baseadas numa etnia específica.⁶⁹ Slenes trabalha com a idéia de que a identidade social entre angolas e outros grupos bantos tenha possibilitado a existência de uma proto-nação banto no sudeste brasileiro.⁷⁰ Para Oliveira, as 'nações africanas' do Novo Mundo não guardavam nem no nome, nem na sua composição correlação com as formas de auto-adscrição

⁶⁸ REIS, 1996, p. 9; 1996.

⁶⁹ KARASCH, 2000; p. 139.

⁷⁰ SLENES, 1991/1992.

correntes na África.⁷¹ No seu estudo sobre nações africanas na Bahia, essa autora argumenta que houve um processo de reorientação das identidades através de adequação entre as formas auto-adscritivas dos diferentes grupos africanos e os critérios de classificação que lhes foram compulsoriamente emprestados pelo sistema escravista,⁷² assim também como o sentido de grupo que aos poucos foram adquirindo e lhes servia para estabelecer suas regras e definir os limites indicativos de inclusão ou exclusão.⁷³

O redimensionamento nas abordagens historiográficas da escravidão ampliou o campo de análise do historiador, pois possibilitou o diálogo com outras fontes e métodos, mostrando o escravo, além da concepção de anomia social, da situação que o contrapunham ao senhor - que redundou em discussões acerca da idéia de acomodação e resistência - desvelando, dessa forma, a agência do cativo, como sujeito histórico, em meio às complexas redes do tráfico e da escravidão.

Para rastrear a origem dos africanos no Maranhão setecentista, utilizarei o conceito de 'procedência', à guisa do que propõe Soares para os grupos de procedência no Rio de Janeiro, focalizando para a reorganização desses grupos no local onde foram inseridos, sem com isso minimizar a

⁷¹ OLIVEIRA, 1995/1996, p. 175.

⁷² Ibid., p. 176.

⁷³ Ibid., loc.cit.

importância da organização social deles no ponto inicial, a África. Sob esse modelo, a intenção está voltada para os arranjos dos africanos na sociedade maranhense da segunda metade dos setecentos, embora, não privilegie um grupo específico, como fez Soares com os Minas, no Rio de Janeiro.⁷⁴

Dessa forma, procedência é tratada em função da reorganização do município no espaço de cativeiro, e como resultado da sua relação com a sociedade que o recebeu e das estratégias adotadas pelo próprio escravo. Nesse sentido, as fontes paroquiais oferecem um prisma privilegiado de observação, porque se por um lado esses livros se apropriam de categorias próprias aos grupos étnicos africanos e ao universo da geografia do tráfico para classificar os grupos de procedência, por outro lado, os grupos se apropriam desta nova identificação para se organizar, atesta Soares.⁷⁵

⁷⁴ Cf.: SOARES, 2000.

⁷⁵ SOARES, 1998.

Capítulo II - O Maranhão na Segunda Metade dos Setecentos

1. A situação do Maranhão

Neste capítulo, trato inicialmente do contexto histórico da região maranhense, observando a situação em que se encontrava a capitania à época da instalação da *Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, fazendo breves comentários sobre o papel da referida Companhia, assim como algumas considerações acerca da transição da economia local, assentada em bases de subsistência, para uma economia moldada pelos fluxos comerciais que conectaram as terras do norte da América portuguesa aos mercados europeus.

Embora para este trabalho a relevância esteja na presença dos africanos no Maranhão, cabe enfatizar que à vinda desses cativos para a região relaciona-se uma conjuntura mais ampla que ultrapassa as fronteiras do estado do Grão-Pará e Maranhão.

Inicialmente a cana-de-açúcar das regiões de Pernambuco, da Bahia e do Rio de Janeiro obrigou a importação de escravos nos séculos XVI e XVII, enquanto o ouro gerou um aumento da demanda no século XVIII.⁷⁶ Assim, durante o lucrativo ciclo açucareiro do Nordeste os portos de Salvador e do Recife desempenharam papel fundamental nas conexões do Brasil com a África.

⁷⁶ MATTOSO, 1982, p. 22.

Mesmo considerando outras atividades no Brasil português, o açúcar, o engenho e a escravidão desempenharam funções cruciais na definição e conformação da sociedade brasileira.⁷⁷

Contudo, outros portos que não estiveram diretamente associados, *a priori*, a esses dois ciclos de desenvolvimento da economia colonial merecem destaque: o de Belém e o de São Luís. Esse dois portos 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 ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Por razões políticas Portugal dividiu a América portuguesa em duas áreas: os estados do Brasil e do Maranhão⁷⁸. Enquanto o estado do Brasil se manteve ligado aos interesses imediatos da administração lusa, o norte da colônia praticamente esteve fora desse circuito. Essa região compreendia uma vastíssima extensão territorial onde o desejo da coroa separava ou unia, administrativamente, as capitanias.⁷⁹ A resolução régia de 1652, por exemplo, dividiu o estado do Maranhão em duas capitanias, a do Maranhão e a do Grão-

⁷⁷ SCHWARTZ, 1995, p. 205.

⁷⁸ Manuel Nunes Dias (1970, p. 153) no seu estudo sobre a Companhia do Grão-Pará e Maranhão, observa quando estabelecido o estado do Maranhão, por carta régia de 13 de junho de 1621, composto pelas capitanias do Pará e Maranhão. Esse enorme território abrangia a área ocupada pelos estado do Pará, Maranhão, Amazonas, Piauí, parte do Ceará, a porção setentrional de Mato Grosso e Goiás [Tocantins], e os territórios do Acre, Rondônia, Rio Branco e Amapá.

⁷⁹ DIAS, 1970, p.156.

Pará. A região foi reorganizada nos moldes do ato régio de 1621.⁸⁰ Com a redefinição de novas estratégias de defesa e colonização para a região amazônica, em 1751, a capital passou a ser Belém e o estado foi denominado de Grão-Pará e Maranhão.⁸¹ Em 1755, quando da implantação da Companhia de Grão-Pará e Maranhão, as capitanias do norte formavam um 'estado' com um governo delegado pela coroa.⁸² (Conferir mapa 1).

A região que compreendia o estado do Grão-Pará e Maranhão não era necessariamente pobre, entretanto, vários fatores contribuíram para um quadro que a historiografia tem denominado de conjuntura de penúria, entre os quais podem ser elencados: a falta de incentivos do governo metropolitano, a escassez de mão-de-obra, devido à proibição do trabalho indígena e a ação dos jesuítas que detinham o monopólio da extração das drogas do sertão ajudaram a construir esse cenário 'desolador'.

Encontramos em vários trabalhos, tanto na historiografia regional quanto na historiografia do Brasil, alusões ao que seria uma situação de pobreza, modificada somente com a atuação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Jerônimo de Viveiros afirma que 'a Companhia de Comércio transformou nossa penúria em fartura, devendo-lhe o Maranhão o surto de progresso que desfrutou

⁸⁰ Ibid., p.155.

⁸¹ MOTA, 2001, p.23.

⁸² DIAS, 1970, p.157.

nos últimos quarenta anos'.⁸³ Manuel Nunes Dias diz que a instituição da empresa colonial representou uma possibilidade de mudança da minguada economia do norte do Brasil.⁸⁴ Antônio Carreira, em seu estudo sobre as Companhias Pombalinas, caracteriza a região como um local assolado pela pobreza e conseqüentemente pelo isolamento.⁸⁵ Celso Furtado, ao se referir ao Maranhão, afirma que:

A pequena colônia em cujo porto entravam um ou dois navios por ano e cujos habitantes dependiam do trabalho de algum índio escravo para sobreviver, conhece excepcional prosperidade no fim da época colonial, recebendo em seu porto de cem a cento e cinqüenta navios por ano e chegando a exportar um milhão de libras.⁸⁶

Charles Boxer observa que o Maranhão, 'em 1755 uma das regiões mais atrasadas, estagnadas e subdesenvolvidas do império português, encontrava-se 21 anos mais tarde entre as mais dinâmicas e prósperas'.⁸⁷

Para Martins,⁸⁸ no entanto, esses estudos evidenciadores da Companhia de Comércio como divisor de águas para a região maranhense são caracterizados por uma 'ficção orientadora':

⁸³ VIVEIROS, 1954, p. 72.

⁸⁴ DIAS, 1970, p. 425.

⁸⁵ CARREIRA, 1983, *passim*.

⁸⁶ FURTADO, 1982, p. 89.

⁸⁷ BOXER, 2002, p.206.

⁸⁸ MARTINS, 2005, p.347.

Em linhas gerais, os estudos sobre a ação colonizadora portuguesa no Maranhão demarcaram dois momentos distintos: um período bisonho, dominado por uma pobreza endêmica, e outro, de franca euforia, de prosperidade evidente. O primeiro situa-se entre a erradicação da França Equinocial, em 1655, e a instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755. O segundo, por outro lado corresponde ao lapso de tempo de quase meio século após o início da atuação da referida Companhia.

O que restou desses estudos foi uma periodização determinante e duradoura responsável pela definição de uma Idade de Ouro para o Maranhão. Assim, seguindo esse esquema, antes da Companhia (...) o Maranhão experimentara um largo período de indigência, em que a colonização ou se confundia com a gentildade, ou com ela dividia o comodato da barbárie (...).⁸⁹

Convencionou-se, portanto, dividir a história do Maranhão em dois momentos específicos: anterior e posterior às reformas pombalinas, sendo, pois, o projeto reformador do ministro de D. José I, considerado a linha divisória porque teria alterado a conjuntura de pobreza da região para uma de efervescência econômica. Essa perspectiva de análise não considera endógeno, baseado em atividades relacionadas ao extrativismo e ao cultivo de açúcar, desenvolvidas nessa área desde o século XVII, como alerta Mota.⁹⁰

De acordo com esses autores, somente a partir da segunda metade do século XVIII, quando efetivamente foi posto em prática o processo de colonização da Amazônia, visando a resolver questões referentes à ação dos

⁸⁹ MARTINS, 2005, p.347.

⁹⁰ MOTA, 2001, p.18.

jesuítas, à defesa e valorização da terra e à falta de mão-de-obra, a situação dessa imensa área começou a mudar. O invólucro dessa transformação, conforme já salientei, estaria configurado na Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Não se pode negar a importância desse empreendimento mercantil, bem como as transformações ocorridas no Maranhão, principalmente no que se refere ao fomento da produção nos moldes do comércio internacional e à introdução regular de mão-de-obra africana, todavia, há que se ressaltar que as modificações na região não foram imediatas. As mudanças só começam a se manifestar bem avançadas na década de 80 do século XVIII, portanto, mais de dois decênios depois das Reformas Pombalinas, atesta Mota.⁹¹

Não obstante, o que pretendo destacar aqui é que a transição, que marca o panorama maranhense, na segunda metade do século XVIII, relaciona-se intrinsecamente à inserção e à utilização dos escravos africanos em grande escala, como mão-de-obra para os trabalhos do campo e da cidade, o que, decerto, alterou o perfil da região.

Cumprе mencionar, ainda, que quando os pilares da economia na América portuguesa, o açúcar e o ouro entraram em declínio, o Maranhão começou a vivenciar situação inversa. Dos três sistemas principais da economia brasileira, apenas o maranhense esteve em situação favorável no último quartel

⁹¹ MOTA, 2001, p. 21.

do século,⁹² o que, grosso modo, pode ter contribuído para se pensar essa conjuntura de efervescência econômica da região.

Para Celso Furtado:

*A região se beneficiou de uma cuidadosa atenção do governo português, a cuja testa estava Pombal, então empenhado em luta de morte contra a Ordem dos Jesuítas. Os colonos do Maranhão eram adversários tradicionais dos jesuítas na luta pela escravização dos índios. Pombal ajudou-os criando uma companhia de comércio altamente capitalizada que deveria financiar o desenvolvimento da região, tradicionalmente a mais pobre do Brasil.*⁹³

Como elucidado por Prado Júnior, não foi somente economicamente que a região seria transformada. A mudança foi mais profunda. 'Com o algodão vieram os escravos africanos - ou vice-versa - preferencialmente; modificou-se a feição étnica da região. O algodão branco, tornou o Maranhão preto'.⁹⁴ A composição étnica do Maranhão foi inteiramente alterada pela importação maciça de escravos negros (...), cuja população esparsa fora até aquele momento (...) composta de uma mistura de brancos e ameríndios em graus variados.⁹⁵

⁹²FURTADO,1982; p.90-91. Considera que em conjunto a economia brasileira se apresentava como uma constelação de sistemas em que alguns se articulavam entre si e outros permaneciam praticamente isolados. As articulações se operavam em torno de dois pólos principais: As economias do açúcar e do ouro. Considerava o Maranhão um sistema autônomo, porém articulado com a região açucareira através da pecuária.

⁹³ Ibid.; loc.cit.

⁹⁴ PRADO JÚNIOR, 1980, p.82.

⁹⁵ BOXER, 2002, p.206.

Os africanos e seus descendentes estiveram inseridos em várias atividades: plantadores de algodão, arroz e cana-de-açúcar, vaqueiros, marinheiros, artífices, operários do açúcar, empregados domésticos e de aluguel, negros de ganho, mucamas, mães de leite e cozinheiras de fama.⁹⁶

Coube a uma Companhia de comércio e navegação, a do Grão-Pará e Maranhão, o monopólio do tráfico de escravos africanos para a região. Essa empresa contou com peculiar aparato que a tornou singular na história do Direito Português, segundo Dias⁹⁷, posto que dispôs de inúmeros privilégios, entre os quais a faculdade de prestar contas somente ao monarca, mediante sua junta administrativa. Para Carreira as vantagens asseguradas a essa Companhia podem ser consideradas únicas na história das instituições do gênero.⁹⁸ Esse empreendimento 'inaudito' foi fruto da nova conjuntura política ditada pelas urgentes necessidades do mercantilismo pombalino, de acordo com Dias.⁹⁹

⁹⁶ LIMA apud FIGUEIREDO, 2003; p. 34.

⁹⁷ DIAS, 1970, p. 227.

⁹⁸ CARREIRA, 1982, p. 40.

⁹⁹ Ibid., loc.cit.



Mapa 1 - Estado do Grão-Pará e Maranhão e Estado do Brasil
Fonte: Dias, 1970, p. 156

2. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: Breve Histórico

À origem da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão associa-se a situação em que se encontravam as terras do norte da colônia, assoladas por anos de desligamento do centro administrativo português. Entretanto, fatores exógenos caracterizados pelo quadro crítico das finanças lusas aparecem como determinantes para a concepção da companhia.¹⁰⁰

De um lado do Atlântico, Portugal com uma economia agonizante, há muito alicerçada principalmente na exploração de suas colônias; do outro, os apelos constantes dos moradores, as ameaças de corsários e a ação dos jesuítas na região maranhense funcionaram como fatores decisivos para que o Marquês de Pombal ouvisse atentamente os apelos do seu irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, então Capitão-General do estado, para uma efetiva ação que atendesse às demandas locais e, ao mesmo tempo, amenizasse a instabilidade econômica do reino.¹⁰¹

Nessa perspectiva, a ação da nova empresa mercantil era inteiramente compatível com a filosofia do déspota e, em vista disso,

¹⁰⁰ Cf.: DIAS, 1970. Esse autor faz um levantamento detalhado da periclitante instabilidade vivenciada por Portugal. Ver especialmente Segunda Parte: A criação da Companhia - capítulo I: O estabelecimento da Companhia na Conjuntura Pombalina.

¹⁰¹ DIAS, 1970, passim.

sobremaneira uníssona com o seu programa de fomento ultramarino', por isso defendia o 'empreendimento capitalístico que se propunha salvar a colônia'¹⁰²

Percebe-se com isso que a criação da Companhia atendeu tantos aos interesses internos, quanto aos anseios da própria administração real, pois internamente, assegurou mão-de-obra aos moradores do Maranhão e dirimiu problemas com os religiosos. Externamente, ajudou a diminuir os entraves que se abateram sobre a economia portuguesa.¹⁰³

A idéia de introduzir escravos africanos no estado do Grão-Pará e Maranhão, por meio de uma Companhia de Comércio, teria partido de Mendonça Furtado. A ação inicial foi junto aos moradores na tentativa de levantar capital para o empreendimento, mas, a quantia angariada, 32 mil cruzados, era modesta demais para custear o projeto.¹⁰⁴ A solução estaria no reino e nos homens de negócios da praça de Lisboa¹⁰⁵.

A estrutura jurídico-administrativa desse empreendimento está minuciosamente detalhada em 55 parágrafos do documento resultante da representação feita pelos moradores e da petição que os homens de negócio de Lisboa apresentaram e o rei limitou-se a expedir o alvará de homologação. Dias atesta que ao endereçarem a petição a D. José I, na verdade os homens de

¹⁰² DIAS, 1970, p. 208.

¹⁰³ Ibid., passim.

¹⁰⁴ Ibid., p. 200.

¹⁰⁵ Ibid., p. 208; CARREIRA, 1982, p. 36.

negócio apresentaram um verdadeiro projeto de lei inteligentemente enunciado e de acordo com seus interesses imediatos.¹⁰⁶

O estatuto desse empreendimento mercantil nasceu, dessa forma, da iniciativa de particulares, com anuência do Ministro Pombal. Nesse documento, merecem especial atenção o parágrafo 22 que trata do privilégio do comércio e da navegação, como condição indispensável para o sustento do empreendimento mercantil, conforme citação abaixo:

Para esta Companhia se poder sustentar, e ter algum lucro compensativo não só das despesas, que há de fazer com seus navios de guerra, e suas guarnições, e com os mais encargos a que por esta fundação se sujeitar; mas também dos grandes benefícios, que ao serviço de V. Magestade, e ao bem comum deste Reino, e daquelas duas Capitanias se seguirão do comércio, que pelo meio da mesma Companhia se há de freqüentar. É V. Magestade servido conceder-lhe nelas o referido comércio exclusivo, para que nenhuma pessoa possa mandar, ou levar às sobreditas duas Capitanias, e seus portos, nem delas extrair mercadorias, gêneros, ou frutos, alguns, mais do que a mesma Companhia, que usará do dito privilégio exclusivo na maneira seguinte.¹⁰⁷

Assim também como o parágrafo 30 que dispõe sobre a introdução da mão-de-obra servil e o monopólio do comércio escravo assegurados à referida Companhia:

Porque os moradores daquellas capitánias conhecendo a falta que nellas fazem os escravos, de cujo serviço se tem

¹⁰⁶ DIAS, 1970, p. 209.

¹⁰⁷ Cf.: Legislação Portuguesa de 1750 a 1768. Tipografia Maigrense: Lisboa, 1830.

seguido tantas utilidades aos outros Domínios de V. Magestade na América Portuguesa, obtiverão (...) a faculdade de formarem huma Companhia para resgatar os ditos escravos nas Costas da África,(...) e que só ella possa exclusivamente introduzir os referidos escravos negros nas sobreditas duas Capitánias, e vendellos nellas pelos preços, em que se ajustar, pagando os costumados direitos à Real Fazenda de V. Magestade.¹⁰⁸

A Companhia dispôs de muitas prerrogativas que lhe permitiram crescer e se fortalecer como poderoso empreendimento mercantil. Um desses privilégios, em especial - a introdução de escravos africanos na região, regulamentada no parágrafo 30 do seu alvará - tornou-se motivo de inquietação porque os lavradores do Grão-Pará e Maranhão temiam que a exorbitância do poder que dispunha, principalmente em relação aos preços dos cativos. Disso resultou a interferência do próprio governador do estado junto ao reino para que fossem taxados os preços dos escravos a fim de ultimar a contenda que inquietava os moradores.¹⁰⁹ A situação foi resolvida através de mais uma concessão feita à Companhia, a isenção do pagamento de direitos de entrada dos navios carregados de escravos à Fazenda Real, para que os preços pudessem ser de acordo com a posse da população local.¹¹⁰

No período de atuação da Companhia os preços dos escravos africanos variaram de 20 a 120\$000 réis nos mercados consumidores do estado

¹⁰⁸ Cf.: Legislação Portuguesa de 1750 a 1768. Tipografia Maignense: Lisboa,1830.

¹⁰⁹ DIAS, 1970, p. 460

¹¹⁰ Ibid., 460-461.

do Grão-Pará e Maranhão.¹¹¹ Sobre a venda de africanos no Maranhão conferir tabela 3.

A companhia desfrutou do monopólio do comércio e da navegação das rotas de São Luís, Belém, Bissau, Cachéu, Angola e Ilhas de Cabo Verde (ver mapa 2). Nesse sentido, enquanto empresa mercantil teve as condições para o seu crescimento garantidas, por um lado, e por outro, assegurava-se, como corpo político, junto à região mais afastada.¹¹²

Dias afirma que a Companhia contava com uma frota de 124 navios, e que 52 desses operavam na rota do Maranhão,¹¹³ enquanto Carreira apresenta número mais modesto para o comboio da Companhia, 64 embarcações.¹¹⁴

As 124 embarcações navegavam nas rotas do Estado do Grão-Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cachéu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A companhia, no entanto, estendia, por vezes, as suas carreiras marítimas até o Índico afro-asiático e ao Pacífico chinês bem como a diversos portos do litoral brasileiro - Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro (...)¹¹⁵

Houve um fluxo bastante grande de embarcações na rota do Maranhão, não só trazendo escravos para a região, mas levando, na torna-viagem,

¹¹¹ Ibid., 478.

¹¹² DIAS, 1970, p. 225; CARREIRA, 1982, passim.

¹¹³ DIAS, 1970, p. 302.

¹¹⁴ CARREIRA, 1982, p.52-53.

¹¹⁵ DIAS, 1970, p. 303.

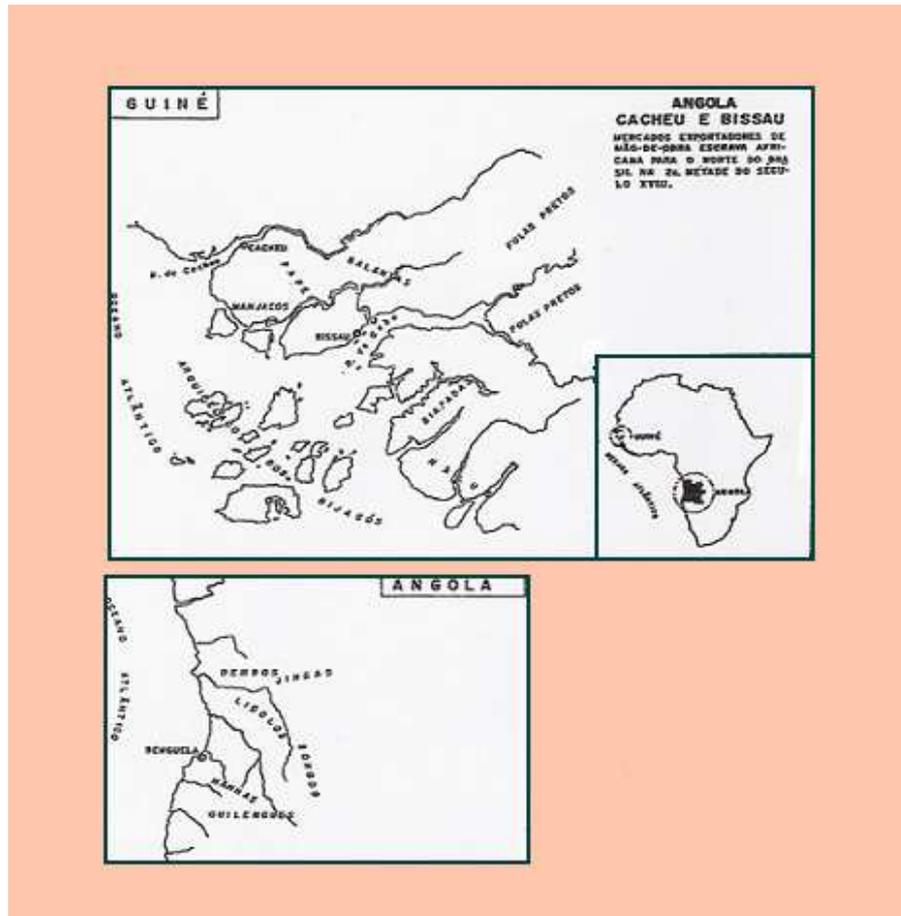
produtos rentáveis para o reino. Entre os anos de 1760 a 1778, por exemplo, há registros de 180 saídas de navios do porto de São Luís em direção a Lisboa, carregados de gêneros variados, comercializáveis nos mercados europeus, principalmente algodão e arroz.¹¹⁶ As estimativas indicam que os navios da Companhia transportaram para Lisboa 362.572 arrobas de algodão, de 1760-1778; e entre 1767 a 1778 foram embarcadas do porto de São Luís para esse mesmo destino, 607.045 arrobas de arroz.¹¹⁷ Ademais, atanados, gengibre, couros, cacau, anil, cera, café, tabaco, tartarugas, madeira de lei e outros gêneros completavam as exportações maranhenses.¹¹⁸

Evidentemente caberia tratar aqui da introdução de mão-de-obra africana no Grão-Pará e Maranhão, objetivo principal da Companhia, todavia, no capítulo seguinte tal questão será abordada de forma mais específica.

¹¹⁶ DIAS, 1970, p. 429.

¹¹⁷ Ibid., p. 432.

¹¹⁸ Ibid., p.429.



Mapa 2 - Mercados Fornecedores de Escravos
 Fonte: Dias, 1970, p. 461.

3. O Maranhão no Espaço Atlântico

Entre os séculos XV e XIX, os mundos da escravidão, do comércio e das navegações constituíram-se em laboratórios no Atlântico e para além dele. Foi um movimento de gestação e circulação de idéias e de culturas.¹¹⁹ Podemos pensar em um processo de reinvenções geopolíticas e geoculturais.¹²⁰ Essas 'novas paisagens', inauguradas pela expansão ibérica, abriram-se como sendas de complexas interações culturais, onde transitavam os mediadores que assimilavam as diferenças, estabeleciam trocas, promoviam invenções,¹²¹ e o mar tornou-se a grande moldura geográfica e o ambicionado ambiente para novas experiências.¹²²

Assim, as conexões que relacionaram o espaço colonial à movimentação atlântica, expressam a fluência de práticas culturais de uma margem à outra do oceano, através de aproximações e distanciamentos, em função dos grupos que migraram de forma espontânea ou compulsória, porém, de todo modo, permitiu que relações fossem construídas a partir dessas idas e vindas.

Essas dinâmicas resultaram em práticas nas quais os valores e os significados foram cotidianamente reinventados, portanto, passíveis de

¹¹⁹ THORNTON, 2004, *passim*.

¹²⁰ GOMES & MOREL, 2003, p. 37.

¹²¹ ROMEIRO, 2002, p. 483-484.

¹²² DIAS, 1970, p. 45.

intervenções e apropriações que apontam, num contexto, eminentemente, caracterizado pelo diverso a tenuidade das fronteiras que identificam uma ou outra cultura, bem como a plasticidade das identidades engendradas na colônia.¹²³

A abordagem atlântica para as interações de massas populacionais tem sido evidenciada na historiografia brasileira, ainda que de forma muito localizada, quando privilegia grandes núcleos urbanos, representados quase sempre pelos estados do sudeste ou do nordeste, porém, reduzindo esta última região aos estados da Bahia e Pernambuco. Dessa forma, outras conexões vêm sendo preteridas e isso tem nos impedido de adentrar outros ambientes, mesmo que 'distantes' e menos 'visíveis', mas, sobrevivendo das correntes marítimas que alcançaram o atlântico sul e definiram os contornos da América Portuguesa, um exemplo disso pode ser constatado se direcionarmos nossa atenção para o norte dessa região.

A fim de dar visibilidade as essas conexões enraizadas em áreas pouco visitadas pela historiografia, porém, intimamente ligadas ao mundo Atlântico, em que não somente o interior do Brasil tem sido postergado, mas, igualmente, regiões litorâneas distantes do eixo sul da colônia, faz-se necessário voltar à atenção para outras áreas do Brasil, como o Maranhão, por exemplo.

¹²³ PAIVA, 2001, *passim*.

Na região maranhense desenvolveram-se duas correntes de povoamento. A partir de São Luís, desde o século XVII, tem-se a primeira moldada pela agroindústria do açúcar, porém voltada para atender as necessidades internas. E pelo sertão, a corrente pastoril que avança por dentro, a começar de Pernambuco e Bahia e, lentamente, vai ocupando o interior.¹²⁴

Mota faz uma explanação bastante elucidativa sobre os 'caminhos' que conectavam essa capitania a outras localidades da América Portuguesa e ao reino. Segundo essa autora, apesar do extenso território, transitava-se nele com desenvoltura.¹²⁵ As rotas maiores eram para Portugal, atravessando o Atlântico e para a Bahia e Pernambuco, pelo sertão, seguindo o leito dos rios.¹²⁶ Havia, ainda, a movimentação de pessoas para o Amazonas. Distâncias menores eram percorridas com mais intensidade, como o percurso que saía de São Luís para Alcântara, para a ribeira dos rios Itapecuru, Munim, Pindaré, Mearim.¹²⁷ Para César Marques, através do caminho mais extenso, reino - São Luís, chegavam à região os governantes, os colonos e os escravos negros.¹²⁸

Martins argumenta que as políticas de Pombal vão articular as duas correntes de povoamento, a do litoral e a do sertão:

¹²⁴ MOTA, 2002; p. 23

¹²⁵ Ibid., 2002, P. 25

¹²⁶ Ibid., loc. cit.

¹²⁷ Ibid., loc, cit.

¹²⁸ MARQUES, 1970, p. 340.

No novo contexto delineado pela política pombalina, ambas as regiões da capitania deveriam atuar articuladamente para atender aos interesses metropolitanos. Nesse sentido, as autoridades civis e religiosas e colonos portugueses deveriam envidar os esforços necessários para eliminar os entraves que se interpunham à interiorização eficiente da conquista.¹²⁹

A articulação a que se refere Martins transformou o setor produtivo local. Com o estabelecimento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão a economia da Amazônia brasileira, como um todo, e de forma mais específica a da região maranhense, adquiriu um valor de troca. Sua produção exportável tornou-se artigo de mercância, definindo uma nova forma de exploração econômica, caracterizada pelo trânsito atlântico de artigos tropicais mercantilizáveis nas praças européias, sentencia Dias.¹³⁰

Esse mesmo autor assegura que os fluxos de créditos e de mão-de-obra africana injetados pela Companhia de Grão-Pará e Maranhão farão da capitania a quarta mais importante da colônia.¹³¹ A economia local se assentou, principalmente, na produção de arroz e de algodão que viria transformar a paisagem da região.

Sob essa ótica do desenvolvimento Dias assegura:

¹²⁹ MARTINS, 2005, p. 349.

¹³⁰ DIAS, 1970, p. 362.

¹³¹ Ibid. passim.

O Maranhão encontrou na Companhia novos alentos. A movimentação portuária de São Luís deu à terra generosa as energias necessárias ao seu rejuvenescimento, assegurando-lhe convivência com mercados da Europa mercantilista sequiosos de produtos tropicais (...), a empresa pombalina abriu ao Maranhão o comércio do Atlântico, do Báltico, do Mediterrâneo e do Mar do Norte.¹³²

Nesse contexto, é possível vislumbrar o vai-e-vem de pessoas na capitania com a movimentação que se fazia no porto de São Luís, tanto na chegada, quanto na saída de embarcações, trazendo escravos ou exportando produtos para a Europa; no mercado de escravos e nas ruas. Em meio a esses fluxos cotidianos, pode-se pensar em aproximações ou reaproximações daqueles africanos que se reconheciam como da mesma 'nação', da mesma origem, de acordo com Costa e Silva :

Era comum nas cidades maiores como Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Luís, a existência dos chamados cantos de trabalhos, onde os escravos urbanos de ganho ficavam à espera de quem contratasse os seus serviços. Em cada uma dessas esquinas, reuniam-se os que se tinham por da mesma nação, ou falavam a mesma língua, ou eram, na África, vizinhos ou culturalmente aparentados, ou eram malungos, ou seja, tinham chegado ao Brasil no mesmo navio. Aqui, ficavam os nagôs; ali, os jejes; lá, os cabindas; acolá, os angolas; mais adiante, os moçambiques - identidades que os africanos criaram no Brasil. E entre os seus aparentados e semelhantes ajustavam fidelidades e renovavam os contatos com a África de cada um.¹³³

¹³² DIAS, 1970, p. 425.

¹³³ COSTA E SILVA, 2003, p. 158

Essa dinamicidade sugere contatos relacionados à chegada de africanos e à dinâmica endógena da própria região, "havendo, portanto, possibilidade de intercâmbio, ou seja, maior circularidade de culturas. Em meio a esses fluxos diários, africanos se 'europeizaram' e colonos brancos se 'africanizaram'".¹³⁴

Por outro lado, Costa e Silva alega que essa constante inserção da África no Brasil evitava o processo de acomodação cultural do africano:

A importação continuada de escravos fazia com que a África reinjetasse permanentemente a sua gente e, com ela os seus valores no Brasil. O processo de acomodação cultural do africano era, assim, continuamente interrompido. Em vez de render-se de todo à maneira de viver do branco, um ijebu escravizado fortalecia-se em suas crenças e costumes a cada desembarque de um navio (...).¹³⁵

É possível inferir que no Maranhão, até então, os mecanismos internos tiveram mais peso na forma de vida local que as políticas administrativas reinóis, visto que, como demonstrado, o norte do Brasil estivera, por muito tempo, fora dos interesses imediatos de Portugal, o que de certa forma, permitiu às agências locais maior autonomia. Mas não se pode esquecer, outrossim, que o advento de mercantilização ao ligar a região ao cenário das

¹³⁴ FARIA, 1998, p. 293.

¹³⁵ COSTA E SILVA, 2003, p. 158

trocas material e humana influenciou, sobremaneira, os padrões de socialização e as identidades gestadas no Maranhão no século XVIII.

Porquanto, a presença dos africanos em terras timbira representou, assim como em outras áreas da América Portuguesa, muito mais que 'braços' para a lavoura ou para outras atividades, porque, concomitante à ascensão da capitania no cenário comercial, deu-se o aumento de escravos africanos e o "engendramento" de novos estratos sociais, assim como a circularidade de culturas na região.

Um estudo sobre tráfico de escravos sugere, inicialmente, a idéia de volume, de números; entretanto, além do quantitativo que, por vezes, deságua em uma história sem rostos,¹³⁶ deve-se pensar num processo que alcançou sujeitos distintos e que pode desvelar outros agentes, encobertos durante muito tempo pelas cifras desse comércio humano, conforme ressalta Rodrigues:

Milhões de homens, mulheres e crianças foram retirados compulsoriamente da África, trazidos para a América como escravos e embora os números sejam impressionantes, ainda há muito que descobrir sobre os significados desse processo. Na casa dos milhões, porém, as cifras não deixam entrever individualidades, experiências, relações sociais ou regras de funcionamento do negócio. ¹³⁷

¹³⁶ PANTOJA, 2003.

¹³⁷ RODRIGUES, 2004, p. 30.

No Brasil, um dos estudos pioneiros sobre os africanos foi realizado pelo maranhense Nina Rodrigues, suas pesquisas, no entanto, estiveram voltadas para os africanos na Bahia. Para o Maranhão ainda são escassos os trabalhos que se ocupam dessa temática, desse modo o que se conhece sobre as etnias africanas na região acabam sendo de estudos de caráter geral, voltados à presença dos africanos no Brasil, como um todo.

Sabe-se muito pouco sobre 'os africanos do Maranhão', pois até mesmo em relação à escravidão as abordagens são direcionadas a recortes bastante específicos. O historiador Mário Meireles,¹³⁸ um dos pioneiros a tratar dos africanos na região, faz um pequeno levantamento sobre a entrada dos primeiros grupos nessa área, identificados como escravos domésticos, vindos com os primeiros colonos, portanto bem anterior à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. O estudo de Jalila Ayoub Ribeiro faz alusão à escravidão, mas está direcionado para a desagregação do sistema escravista, no século XIX e, embora, percorra todo um contexto histórico para descrever o perfil da região e a utilização dos escravos nas inúmeras atividades a que eram destinados, refere-se brevemente ao assunto quando aborda a supressão do tráfico transatlântico e o início do tráfico interprovincial.¹³⁹ Tem-se ainda o estudo realizado por Cristiane Jacinto sobre o tráfico interprovincial de escravos no Maranhão (1846-

¹³⁸ MEIRELES, 1983.

¹³⁹ RIBEIRO, 1990.

1885), onde a autora revela a existência de comercialização de cativos quando essa prática já estava proibida.¹⁴⁰ Antônia Mota aborda a entrada de africanos na região, ao examinar o Livro de Termo de Visita do Senado da Câmara de São Luís, para o período de 1779 a 1795, porém de forma muito sucinta visto ser sua pesquisa dedicada ao estudo da família e de patrimônio.¹⁴¹ Ainda assim, indica, nesse curto espaço de tempo, a quantidade de escravos desembarcados, além de apontar as áreas que forneceram cativos para a capitania maranhense.

Sobre os africanos na região maranhense, o trabalho de Sílvia Durans Figueiredo oferece preciosa referência, pois a historiadora adentra na história desses povos por meio de anúncios de jornais, num arrolamento detalhado sobre procedências e denominações africanas no Maranhão do século XIX. Para essa autora, a existência de 'diversas nações e denominações' como identificadoras dos cativos, relaciona-se, intrinsecamente, à diversidade cultural dos escravos que aportaram nessas terras.¹⁴²

Correia Lopes, há um quarto de século, já chamava a atenção para a necessidade de estudos dessa natureza para a região: 'o Maranhão é um dos centros onde devem convergir - enquanto é tempo - as atenções dos estudiosos

¹⁴⁰ JACINTO, 2000.

¹⁴¹ MOTA, 2001.

¹⁴² FIGUEIREDO, 2003

dos problemas afro-brasileiros'.¹⁴³ Nessa mesma direção envereda Ferretti afirmando que ainda muito que pesquisar sobre a formação étnica desse estado, pois:

(...) dizer que o negro, o índio e o branco são formadores de nossa cultura é dizer pouco. Quem são os negros, índios e brancos que construíram o Maranhão? Em relação aos negros, quando eles aqui chegaram, não se consideravam negros, nem pretos, nem africanos e muito menos escravos. Em suas terras, eles eram homens, mulheres e crianças, camponeses ou trabalhadores urbanos, guerreiros, sacerdotes, príncipes e gente de vários povos, chamados entre eles de mina, nagô, tapa, camundá, moçambique, bijagó, balanta, felupe, cachéu, cabo verde, mandinga, angico, angola, benguela, cambinda, congos e outras das numerosas nações e etnias que foram trazidas como escravas para o Brasil e para o Maranhão, em grande quantidade, e aqui, sobretudo entre 1750 e 1850, o último século do tráfico de escravos.¹⁴⁴

Sob um ângulo mais amplo, percebe-se que a proposição postulada por Ferretti, sobre os africanos do Maranhão, corrobora com a questão enfatizada por Gilberto Freyre a respeito da necessidade de 'determinarmos a área de cultura de procedência dos escravos trazidos para o Brasil, evitando-se o erro de vermos no africano uma só e indistinta figura de 'peça da Guiné' ou de

¹⁴³ Apud CARREIRA, 1982; p. 103.

¹⁴⁴ FERRETTI, 2000.

'preto da Costa"', ¹⁴⁵ uma vez que essas designações informam muito pouco sobre os grupos compelidos a migrar para esta margem do Atlântico.

A etapa seguinte deste trabalho consiste na tentativa de rastrear as procedências dos africanos que desembarcaram no Maranhão no século XVIII, a partir dos registros do tráfico e dos casamentos de africanos na região.

¹⁴⁵ FREYRE, 1998, p. 299-230.

Capítulo III - Tráfico de Escravos e Procedências Africanas no Maranhão

1. Introdução

Apresento a seguir os resultados da pesquisa. Conforme já mencionei, as fontes com os quais trabalhei estão reunidos em dois grupos. O primeiro grupo é composto por correspondências entre as autoridades administrativas do Maranhão e às do reino que denominei neste estudo, registros de viagens (cartas, ofícios, mapas da escravatura) - por serem fontes que remetem diretamente à entrada de escravos; e por registros de visitas da saúde do Senado da Câmara - que, como a própria denominação sugere, informam sobre as condições de saúde dos escravos transportados, mas também sobre a entrada de escravos na região. Esse conjunto foi identificado como 'fontes do tráfico', pela natureza da informação que oferece.

O outro grupo de fontes é formado pelos Códices de Registros de Casamentos da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória. São trabalhados os livros 86, 87 e 88 da referida freguesia, de onde foram compilados 455 registros de casamentos envolvendo africanos. Como objetivo do trabalho é rastrear procedências africanas nos documentos de casamentos e não família escrava, a intenção foi coligir todos os dados referentes à origem dos africanos, contando,

assim, os nascidos na África e àqueles nascidos na sociedade local, ou seja, os descendentes de africanos.

Embora considere o recorte temporal de 1755 a 1799, o primeiro registro de entrada de escravos examinado data de 1779. E nos livros de casamentos, o primeiro registro é do ano de 1759. Em relação ao recorte espacial, é contemplado o Maranhão como um todo, conquanto os documentos relativos ao tráfico façam alusão à entrada de africanos ora no porto de São Luís, ora no Maranhão, e os registros de Casamentos sejam referentes apenas ao espaço urbano de São Luís.

2. As Conexões do Maranhão com a África

Quem geme? De onde vem tão sentido lamento?
É a carga do brigue que assim chora, é a carga do veleiro
brigue que veio dos mares da África cheio de gente negra...

O porão está entulhado: homens, mulheres e crianças, os pulsos carregados de ferro, os olhos inundados de lágrimas. Não podem ver, estão cercados de treva, num ambiente infecto; ouvem as pancadas dos corações sofredores e o escachô do mar, ouvem os soluços das mulheres e os brados do comandante. Amanhece, anoitece, o sol surge, as estrelas cintilam, - e sempre é noite negra no porão do navio. Vêm da África, arrematados pelo traficante, valem como a especiaria, como o gado, são cousa venal como a lenha na terra, como o coral das águas. Negam-lhes sentimentos, negam-lhes sensibilidades, roubam-lhes os filhos, laceram-lhes as carnes. E o vento, como a alma errante e compassiva do país deixado, acompanha-os gemendo.¹⁴⁶

As palavras do escritor e prosador maranhense Coelho Neto nos fazem adentrar o ambiente da escravidão. Remetem-nos à travessia compulsória de milhões de cativos para esta margem do Atlântico. Aludem à agonia que acompanhava os cativos na viagem ao desconhecido, levados pelo balanço das águas, embalados por gemidos e lamúrias.

Tratando do aprisionamento de homens e mulheres na África, Coelho Neto chega ao navio negreiro localizando seus personagens e suas histórias e seus interesses conflitantes. Assim, remete-nos à dor da mãe que é separada do filho, aos muitos filhos separados de suas mães e também da África, até serem

¹⁴⁶ Navio Negreiro In: Pátria Brasileira. COELHO NETO Apud LEANDRO, 2003, p. 42.

desembarcados em algum porto do extenso litoral do Brasil. Na obra desse autor, encontram-se inúmeras referências à escravidão.¹⁴⁷ Essas condições retratadas pelo poeta fizeram parte das longas viagens que trouxeram milhões de africanos para o Novo Mundo. Se para o norte da colônia esse fluxo do comércio escravo mostrava-se, em meados do século XVIII, incipiente, em outras partes da colônia há muito se convivia com a presença do africano.

A escravidão, no entanto, não é uma invenção moderna. Esse fenômeno esteve presente em muitos lugares, da antiguidade clássica a épocas muito recentes. A África esteve intimamente relacionada a esta história como fonte principal ou como uma das regiões onde a escravidão era comum.¹⁴⁸

Segundo Pantoja:

São conhecidas desde o século XI referências ao escravismo africano pelos testemunhos dos viajantes árabes. Nos séculos XVI e XVII são numerosos, em algumas áreas, os relatos dos viajantes, missionários e funcionários europeus a respeito da escravidão no seio das populações africanas. Já nos séculos XVII e XIX os testemunhos confirmam a importância desta instituição, chegando os escravos, às vezes, a constituírem mais de 50% da população.¹⁴⁹

¹⁴⁷ Cf.: LEANDRO, Editora, 2003.

¹⁴⁸ LOVEJOY, 2002, p. 29.

¹⁴⁹ PANTOJA, 2000, p. 23

Nos quase quatro séculos de escravidão desembarcaram no Brasil milhões de escravos africanos como mercadorias valiosas. De acordo com as exigências do mercado e em função do tipo de atividade econômica desenvolvida na colônia, os números do comércio escravo variaram e alguns portos do Brasil, como Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belém e São Luís, tornaram-se importantes receptores dessa mão-de-obra.

Se comparado às outras áreas da América portuguesa, pode-se dizer que o norte do Brasil começou tardiamente a receber mão-de-obra africana em grande quantidade. No entanto, deve-se atentar que em relação ao Maranhão tal assertiva diz respeito ao comércio regular dessa mão-de-obra, ou seja, não significa que não havia escravidão negra na região antes da implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.¹⁵⁰

A introdução regular de cativos no estado do Grão-Pará e Maranhão foi disciplinada pelo alvará régio de 7 de junho de 1755¹⁵¹ que oficializou o exercício comercial da Companhia e assegurou o monopólio de tráfico de escravos africanos para o estado do Grão-Pará e Maranhão, bem como a venda desses

¹⁵⁰ Cf.: MEIRELES, 1981, p. 21. Esse autor argumenta que embora seja corrente na historiografia que o Maranhão deve à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão a entrada de escravos africanos, a presença africana é notada na região desde a segunda metade do século XVI, pelo menos, visto que o cargo de Juiz da Saúde existia em São Luís a partir de 1655 com atribuição de visitar os navios que chegavam com negros, o que sugere que a região já recebia mão-de-obra africana antes da atuação da referida Companhia.

¹⁵¹ Legislação Portuguesa de 1750 a 1768. Tipografia Maignense: Lisboa, 1830

cativos aos moradores sequiosos por braços para a labuta no campo e na cidade.

Consoante Assunção o Maranhão:

Pode ser considerada uma sociedade escravista tardia. Apesar da introdução de alguns escravos africanos desde o século XVII, é somente no último quartel do século XVIII que a região apresentará todos os traços de uma escravidão agrícola plenamente desenvolvida.¹⁵²

Por meio do monopólio do comércio escravo atribuído à Capitania Geral do Grão-Pará e Maranhão, duas regiões africanas fizeram conexão com o Maranhão no comércio de cativos. A Costa da Guiné, através dos portos de Bissau e Cachéu; e Angola. Conquanto as proporções do tráfico para a região maranhense não tenham atingido os mesmos montantes do contingente escravo levado para o Rio de Janeiro ou para a Bahia, por exemplo, é relevante observar o quantitativo de outras regiões brasileiras no tráfico de escravo, bem como as ligações com o continente africano.

Importa assim, nas conexões entre Maranhão e África, em função da migração compulsória, identificar as origens dos africanos trazidos para as terras maranhenses. Em determinados momentos da história do Brasil os negros chegaram a formar a população predominante em algumas localidades. No

¹⁵² ASSUNÇÃO, 1996, p. 434.

Maranhão, estima-se que no final do século XVIII quase 65% de seus 79.000 habitantes eram negros ou mulatos e 46% eram escravos.¹⁵³

O conjunto de fontes utilizado neste trabalho, já detalhado anteriormente, possibilita observar os africanos na região a partir de dois ângulos: primeiro, sob o 'viés' do tráfico nos registros de viagens e de visitas da saúde, quando se torna perceptível o caráter mais comercial dessa prática, posto que as informações são mais genéricas; segundo, sob as 'bênçãos' da igreja, por intermédio dos registros de casamentos, onde as informações são mais específicas e o africano aparece como sujeito, com nome, procedência e etc., ou seja, envolvido no cenário social circundante.

Das fontes do tráfico (registros de viagens e visitas da saúde) foram compiladas 203 entradas de embarcações no porto de São Luís, entre os anos de 1779 e 1799, uma média de pouco mais de dez viagens por ano. Constam nesses documentos as embarcações vindas da África e ainda àquelas vindas de portos brasileiros, o que permitiu montar um quadro geral do tráfico de mancípios para o Maranhão.

As viagens negreiras para o Maranhão apontam a saída de cativos de cinco localidades africanas. A principal delas foi Bissau de onde partiu a maior quantidade de embarcações para cá, perfazendo um total de 61 viagens. O porto

¹⁵³ SCHWARTZ & LOCKHART, 2002, p. 447.

de Bissau funcionou como importante elo do tráfico de escravos na África Ocidental, situado no fundo de estratégica enseada compreendida entre a Ponta de Bandim e o extremo leste da Ilha de Bissau.¹⁵⁴ De acordo com Dias a profundidade desse porto possibilitava excelentes condições de navegabilidade.¹⁵⁵

O embarcadouro de Cachéu figurava também como importante ponto de ligação do comércio de escravos na parte ocidental do continente africana. No tráfico de escravos para o Maranhão, Cachéu aparece com 39 registros, de onde foi trazida a segunda maior quantidade de cativos.

O quadro maranhense no comércio negreiro com a África tem ainda a representatividade de Angola com 9 viagens. A área que hoje conhecemos como Angola, de acordo com Pantoja corresponde:

A região localizada ao Sul da floresta equatorial, área de transição entre a África Central e Meridional (...), faz fronteira ao norte com a República Popular e a Democrática dos Congos (sic); a leste limita-se com a Zâmbia e ao sul com a Namíbia.¹⁵⁶

Essa região dispunha de três importantes portos que faziam a conexão da África Central no tráfico de escravos: Luanda, Benguela e Cabinda.

¹⁵⁴ DIAS, 1970, p. 471.

¹⁵⁵ Ibid., loc.cit.

¹⁵⁶ PANTOJA. 2000, p. 51-52.

Sobre o papel desses embarcadouros no comércio de cativos, Rodrigues esclarece que:

*Se a princípio Luanda tinha a primazia como fonte abastecedora, o posto foi ocupado por Benguela no início do século XIX. Cabinda, o terceiro porto em importância na região, manteve-se como área de comércio livre até o fim do século XVIII: era lá que se abasteciam não só franceses, ingleses e holandeses, mas também traficantes portugueses que desejavam escapar dos regulamentos vigentes em portos angolanos situados mais ao sul. Apesar do aumento relativo de Benguela e Cabinda, Luanda manteve exportações estáveis ao longo do século XVIII.*¹⁵⁷

Estudos apontam Angola como a principal fornecedora de escravos para os mercados brasileiros no século XVIII, algo em torno de 70% dos cativos trazidos para o Brasil, segundo Curtin.¹⁵⁸ Nesse sentido Pantoja sentencia que:

*A região da África Central, foi durante os séculos XVII-XVIII, a maior exportadora de escravos para as Américas, cabendo a primazia desse comércio à região litorânea de Loango, Cabinda e Luanda.*¹⁵⁹

Entretanto as 'fontes do tráfico' para o Maranhão não indicaram o predomínio dessa área. Das 203 viagens negreiras realizadas para o Maranhão, entre os anos de 1779-1799, em apenas 10 pôde-se notar a presença da África Central (Ocidental), sendo 9 de Angola e 1 de Benguela. Deve-se atentar, porém,

¹⁵⁷ RODRIGUES, 2005, p. 30

¹⁵⁸ CURTIN, 1969; FLORENTINO, 1997, p. 97.

¹⁵⁹ PANTOJA, 2000, p. 130.

que a pequena participação dessa região africana no tráfico para o Maranhão pode estar relacionada aos registros que não informam a procedência dos tumbeiros, o equivalente a 8,83% do conjunto de viagens coligidas, assim também como à fragmentação das fontes.

Completando o demonstrativo do tráfico de escravos para terras maranhenses têm-se os tumbeiros vindos da Costa da Mina, somando 3 viagens, de Benguela, de Malagueta e de Moçambique com apenas 1 registro para cada uma. Conforme mencionado, há 16 registros de entrada de negreiros no porto de São Luís que não indicam de onde vieram.

A denominação Costa da Mina está relacionada à feitoria portuguesa do Castelo de São Jorge da Mina, na África Ocidental, edificada no século XV para proteger a região de outras nações europeias, com a Espanha, por exemplo, na disputa pelo comércio de ouro e de escravos.¹⁶⁰ Essa designação parece ter sido usada apenas pelo comércio de escravos, não tendo entrado para a geografia. No entanto, foi uma região que teve grande influência no desenvolvimento do comércio de escravos no século XVIII, declara Santos.¹⁶¹

Benguela fica localizada na África Central, cujo porto, de mesmo nome, foi considerado o mais promissor da África portuguesa em fins do século XVIII.¹⁶² A região chamada pelos portugueses como Costa da Malagueta ou da Pimenta

¹⁶⁰ SOARES, 2000, 46-52.

¹⁶¹ SANTOS, 2000, p. 222.

¹⁶² RODRIGUES, 2005, p. 30.

encontra-se na África Ocidental, é assim denominada em razão da abundância de pimenta, refere-se à área que abrange o leste de Serra Leoa à atual Libéria. A presença portuguesa em Moçambique data do final do século XV. Localizada na África Oriental, funcionou como entreposto comercial na passagem de embarcações rumo ao Oriente. No comércio de escravos para o Maranhão, a participação dessa região é bastante pequena, aparecendo somente no final do século XVIII com apenas um registro.

Esse pequeno índice da África Oriental no tráfico para o Maranhão corrobora com o que é apresentado para o comércio de escravos entre essa área e o Rio de Janeiro, segundo Florentino.¹⁶³ Dessa região, afirma esse autor, somente a Ilha de Moçambique exportava cativos para o porto carioca, atingindo, no entanto, apenas 4% das entradas, entre os anos 1795 e 1811.¹⁶⁴ Depois de desse período, a África Oriental, beneficiada pela abertura dos portos, se consolidou como grande fonte abastecedora do porto do Rio, com destaque para Moçambique, assim como o porto de Quilimane.¹⁶⁵

A respeito do tráfico interno os dados indicam que Pernambuco enviou mais negreiros para o Maranhão que qualquer outra região do Brasil, num total de 42. Depois aparece a Bahia com 26; seguida pelo Rio Grande (do Norte?)

¹⁶³ FLORENTINO, 1997, p. 80

¹⁶⁴ Ibid., p. 80.

¹⁶⁵ Ibid., p. 80-81.

com 3 e pelo Ceará com 1 registro somente. Os dados do comércio interno serão mais detalhados no item que trata exclusivamente desse fluxo. Na tabela 1 estão distribuídas as viagens desse comércio, assim também como as do comércio com a África.

Segundo Boxer, entre 1757 e 1777 foram importados 25.365 negros para o Pará e o Maranhão, provenientes dos portos da 'África Ocidental, principalmente de Cachéu e Bissau, na Guiné portuguesa, locais até então com importância relativa no comércio escravista transatlântico'.¹⁶⁶ Carreira afirma que, de 1756 a 1788, foram comprados, pela Companhia, um total de 31.317 escravos,¹⁶⁷ sendo que desse conjunto, cerca de 12.000 teriam entrado no Maranhão. Para Cunha Saraiva, 30.540 escravos desembarcaram no Grão-Pará e Maranhão.¹⁶⁸ Manuel Nunes Dias diz que os navios da empresa pombalina transportaram, pelo menos, de Bissau, de Cachéu e de Angola para o Grão-Pará e Maranhão uma quantia de escravos superior a 25.365, entre 1757 a 1777,¹⁶⁹ mesmo quantitativo apresentado por Boxer.

Nota-se, portanto, que os números informados por Boxer, por Cunha Saraiva e por Dias fazem alusão ao contingente de africanos introduzido no

¹⁶⁶ BOXER, 2002, p. 205. SCHWARTZ & LOCKHART, 2002, p. 447.

¹⁶⁷ CARREIRA, 1982, p. 86.

¹⁶⁸ Apud CARREIRA, 1982, p. 51.

¹⁶⁹ DIAS, 1970, p. 465.

estado do Grão-Pará e Maranhão e que apenas Carreira e Assunção mostram números para a capitania maranhense.

Para essa capitania, segundo Assunção:

A importação de 12 mil escravos na época da Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1777) iniciou um tráfico humano intenso, que culminou com a importação de 41 mil 'peças', só entre 1812-20. Como resultado o Maranhão apresentava, às vésperas da Independência, a mais alta porcentagem de população escrava do Império (55%), concentrada nas fazendas de algodão e arroz, mais tarde também de açúcar, situadas nos vales dos rios Itapecuru, Mearim e Pindaré e na baixada ocidental.¹⁷⁰

Embora, todos os dados apresentados por esses autores sejam referentes às atividades da Companhia de Comércio, somente àqueles mostrados por Carreira e Assunção pude comparar os que reuni, mesmo parcialmente, visto que Boxer, Dias e Cunha Saraiva apresentam o volume do tráfico apenas para o período em que a Companhia atuava em regime de monopólio, ou seja até 1778.

No grupo de fontes do tráfico, a primeira referência à entrada de escravos no Maranhão é de 1779, quando 57 cativos, saídos de Bissau, são trazidos na corveta Nossa Senhora da Penha e Indústria para a região. Nesse ano, consoante Dias, já estava encerrada a atuação da Companhia¹⁷¹. Entretanto, pelo argumento de Carreira a empresa pombalina teria exercido suas atividades

¹⁷⁰ ASSUNÇÃO, 1996, p. 434.

¹⁷¹ DIAS, 1970, passim.

até 1788, atuando, todavia, no regime de comércio livre. A assertiva de Carreira parece-me pertinente e pode ser corroborada pelo registro que compilei referente à entrada da galera Nossa Senhora de Nazaré e Santana no Maranhão, em 1783, com 226 escravos pertencentes à Companhia.¹⁷²

Os dados que levantei sobre o número de escravos africanos trazidos para o Maranhão serão apresentados na parte seguinte.

¹⁷² AHU - Cx. 61 - Doc. 5562.

3. Os Números do Tráfico no Maranhão

Desembarcaram em terras maranhenses 23.954 escravos, vindos, principalmente, de Bissau, Cachéu e Angola. Em termos percentuais, essas regiões representaram, respectivamente: 43,65%, 30,05% e 14,10% do total de cativos trazidos para cá. Moçambique, Benguela, Costa da Mina e Malagueta contribuíram com um percentual de 3,37% desse contingente. A distribuição do tráfico transatlântico consta na tabela 4 e no gráfico 1.

Os dados evidenciam que a África Ocidental teve grande representatividade na população escrava do Maranhão, chegando a quase 80% dos cativos da capitania. No século XIX, no entanto, teria sido do Sul da África a mais expressiva quantidade de mão-de-obra servil trazida para essas terras, segundo Figueiredo, representando 54,23% do total mancipios desembarcados.¹⁷³

Os documentos referentes à entrada de africanos no Maranhão, denominados neste trabalho como 'fontes do tráfico', misturam referências a portos e grupos étnicos e também não guardam padronização entre si, talvez em razão de atenderem ao controle do comércio, sendo, pois, representativos dos números do negócio, da quantidade de cativos ou do preço de cada 'peça' e não, especificamente, da identificação do mancipio.

¹⁷³ FIGUEIREDO, 2003, p. 39-40.

Nesse sentido, alguns dados, embora importantes, são pouco esclarecedores, como pode ser constatado nos registros que não informam a procedência das embarcações, o equivalente a 6,69% das viagens arroladas, logo, bastante significativo nesse conjunto, posto que totalizam 2.116 cativos. No entanto, não foi possível saber de qual região africana procediam, a preocupação, neste caso, estava em identificar a quem eram destinados os cativos, a quantidade e o preço das 'peças', assim como os tipos de tumbeiros utilizados no transporte.

Há ainda informações que parecem isoladas das demais, como no caso do registro da chalupa Nossa Senhora do Carmo, saída de Malagueta, com 40 africanos a bordo e atracando em São Luís no ano de 1787.¹⁷⁴ Assim também como do navio São José dos Navegantes saído de Moçambique com 371 escravos para o Maranhão. Em todo o período estudado, essas duas regiões apareceram somente uma vez como fornecedoras de escravos para o Maranhão.¹⁷⁵ Em relação à Malagueta a informação remete a abrangência da Guiné, portanto, pode ser incluído no contingente da África Ocidental,¹⁷⁶ porém, sobre Moçambique somente esse registro faz menção à África Oriental.

¹⁷⁴ AHU - Cx. 70 - 6112 e AHU - Cx. 70 - 6115.

¹⁷⁵ AHU - Cx. 97 - 7887.

¹⁷⁶ OLIVEIRA, 1997, p. 39.

A respeito da mortalidade dos cativos na travessia, os dados são bastante expressivos. Proporcionalmente, morreram muito mais escravos vindos do tráfico interno que do transatlântico. Dos cativos vindos da África, os dados indicam ter ocorrido 0,69% de perda na travessia, enquanto que do tráfico interno, o percentual é de 2,8%. De qualquer modo, comparando esses percentuais aos índices de mortalidade mostrados para o Brasil nas viagens atlânticas, entre 5 e 10%, no século XVIII,¹⁷⁷ os números encontrados para o Maranhão estão abaixo dessa projeção.

Lovejoy esclarece que as estimativas de mortalidade no tráfico de escravos geralmente são direcionadas para as baixas ocorridas durante as viagens por mar, quer dizer, para os cálculos contam-se somente as ocorrências de morte na travessia. Mas se consideradas as perdas ocorridas antes do embarque, agregando todo o percurso feito e não somente a travessia, certamente as projeções seriam mais elevadas:

As mortes também eram comuns nas marchas para os pontos de embarque. Como as jornadas variavam consideravelmente e o número de mortes aumentava com a distância, uma estimativa de 10 por cento é inteiramente hipotética, embora o estudo das perdas no mar dê apoio a esta suposição.¹⁷⁸

¹⁷⁷ MATTOSO, 1982, p. 51.

¹⁷⁸ LOVEJOY, 2002, p. 110.

Sob esse enfoque, Lovejoy salienta ainda, com base nos argumentos de Miller, que as mortes de escravos na travessia aconteciam em decorrência de outras variáveis, posto que desgastes anteriores ao embarque contribuíam significativamente para a mortalidade durante a viagem. Todo o itinerário pode ser considerado determinante para as perdas na passagem, ou seja, o africano começava a perecer com a preação, com as longas caminhadas, com as mudanças de ambientes e etc., até ser acometido de outros males durante na travessia:

Muitas mortes de escravos na travessia do Atlântico ocorriam durante a primeira parte da jornada oceânica, o que indica que fatores nutricionais e doenças contraídas em terra eram provavelmente uma causa mais significativa das mortes a bordo dos navios do que as próprias condições de embarcações.

Os escravos transferidos para a costa para exportação já tinham passado pela experiência das mudanças microbiológicas, e o enfraquecimento após longas marchas - e provavelmente a nutrição inadequada em muitos casos - apenas intensificava os riscos de saúde.

Ainda que os escravos mais fortes fossem comprados, as mortes a bordo dos navios que podem ser atribuídas a doenças adquiridas em terra constituíam uma proporção significativa do total de falecimentos - talvez uma proporção esmagadora.¹⁷⁹

O baixo índice de mortalidade apresentado para o Maranhão pode estar relacionado aos tipos de embarcações utilizados no transporte de africanos e às novas tecnologias, visto que no período em que a região maranhense começa a

¹⁷⁹ LOVEJOY, 2002, p. 111.

ser abastecida, regularmente, de mão-de-obra escrava, mudanças significativas no transporte de escravos já haviam acontecido, podendo, assim, ter contribuído para a diminuição das perdas na travessia. Nesse sentido, o argumento de Miller, para a queda nas taxas de mortalidade no tráfico para o Rio de Janeiro, parece bastante coerente e pode ajudar a explicar os baixos percentuais mostrados para o Maranhão:

As diminuições significativas nas taxas de mortalidade escrava entre Luanda e Rio de Janeiro (de 25 a 30% no início do século [XVIII] para 10% no final do mesmo século e 5% nas primeiras décadas do século XIX), em função principalmente das novas tecnologias marítimas que diminuíram o tempo das viagens. Soma-se a isso práticas higiênicas simples, como a lavagem dos porões com vinagre e melhoria da ventilação.¹⁸⁰

Rodrigues declara que a influência das modificações nos negreiros sobre a taxa de mortalidade não aparece com o mesmo peso na historiografia.¹⁸¹ Tanto é que para Curtin, por exemplo, a queda nas mortes advém da melhoria aparente das condições de saúde dos escravos em trânsito.¹⁸² Eltis atribui a diminuição das perdas à relação na mudança dos desenhos dos navios e na navegação, resultando, dessa forma, na redução das viagens;¹⁸³ Klein sugere que os fatores que determinaram a diminuição da mortalidade estão relacionados às

¹⁸⁰ Apud RODRIGUES, 2005, p. 96.

¹⁸¹ RODRIGUES, 2004, p. 156

¹⁸² Apud RODRIGUES, 2004, p. 156.

¹⁸³ Ibid., loc. cit.

transações mais rápidas na África, ao início da inoculação e outras medidas de saúde e à modernização nos navios.¹⁸⁴

Nesse contexto, Rodrigues esclarece que:

A diminuição do número de mortes e de doentes a bordo poderia ser mais bem verificada se fosse possível afirmar que as viagens negreiras efetivamente se tornaram menos demoradas em função das modificações técnicas ocorridas entre os séculos XVIII e XIX.¹⁸⁵

Os escravos trazidos para o Maranhão viajaram em negreiros variados. Corveta, galera, navio, bargantim, sumaca, escuna, chalupa, patacho e charrua foram, nessa ordem, as embarcações que transportaram cativos para essa localidade. A variedade de tumbeiros, confirma uma tendência presente no tráfico de escravos para o Brasil, relacionada aos diversos tipos, tamanhos, medidas e formatos de embarcações empregadas na travessia negreira, entre o fim do século XVIII e início do XIX.¹⁸⁶

Pela quantidade de escravos transportados, deduz-se que os maiores negreiros utilizados na travessia para cá foram corveta, galera e navio, comportando, respectivamente, 791, 465 e 371 escravos. Porém, o que poderia ser elucidativo, traz outras implicações, visto que se adotado esse mesmo raciocínio para identificar as embarcações menores, teremos, além de escuna,

¹⁸⁴ Ibid., loc. cit.

¹⁸⁵ Ibid., p. 155-156.

¹⁸⁶ RODRIGUES, 2005, p. 107.

chalupa e sumaca, novamente corveta, galera e navio, com quantidade, sobremaneira, reduzida, trazendo 55, 14 e 36 cativos.¹⁸⁷ Poderiam ser tais números representativos da capacidade mínima dos tumbeiros, se na lógica do tráfico, os comerciantes não tivessem interesse em alojar o maior número possível de escravos nos navios, o que contribuía muito para tornar a viagem desconfortável e perigosa.¹⁸⁸

A historiografia tem sido reiterativa quanto aos 'porões' abarrotados de cativos nas viagens atlânticas, às péssimas condições de higiene, às condições subumanas a que eram submetidos homens, mulheres e crianças durante a travessia. Destarte, Rodrigues acrescenta ser esse um expediente comum, pois:

Os comandantes insistiam em desrespeitar as leis de arqueação e transportavam um número elevado de escravos, que faziam a travessia em péssimas acomodações e com pouca comida e água. Até o final do século XVIII, os tumbeiros eram, em geral, caravelas com menos de duzentas toneladas e cargas de seiscentos escravos, em média.

Ademais, é pouco provável que uma embarcação atravessasse o Atlântico transportando apenas 14 ou 36 escravos, como consta nos registros da

¹⁸⁷ Viagens realizadas pelas seguintes embarcações: Corveta São Pedro e São Paulo, 1789; Galera Infanta Carlota, 1788 e Navio Nossa Senhora dos Prazeres e Providência, em 1783. Nota minha.

¹⁸⁸ THORNTON, 2004, p. 219.

galera Infanta Carlota¹⁸⁹ e do navio Nossa Senhora dos Prazeres e Providência,¹⁹⁰ vindos, respectivamente, de Bissau e da África¹⁹¹ para o Maranhão, dados os interesses envolvidos, assim como os custos das viagens. É mesmo que se quisesse atribuir a pequena quantidade de cativos transportados à mortalidade na passagem, não seria possível, visto que além de as perdas serem reduzidas para essa região, no caso específico das três viagens não foram constatadas perdas.

Pode-se cogitar a existência de erros na escritura dos registros ou que as embarcações tivessem deixado parte da escravaria em outras áreas do Brasil, posto que além do Para e Maranhão, a Bahia e o Rio de Janeiro também receberam escravos transportados pelos navios da Companhia, de acordo com Dias.¹⁹² No entanto, esse autor diz desconhecer como funcionavam os mecanismos do tráfico para tais regiões.¹⁹³

Talvez a explicação mais plausível esteja na dificuldade de definir os tipos de embarcações empregados no transporte de mancipios, pois os critérios variados davam margem a confusões. Assim, feita pelo tamanho e aparelho ou pela tonelagem havia sempre espaço para controvérsia sobre a

¹⁸⁹ AHU - Cx. 73 - Doc. 6288 e AHU - Cx. 73 - Doc 6292.

¹⁹⁰ AHU - Cx. 61 - Doc. 5562.

¹⁹¹ Nesse caso a referência que consta sobre a região de origem da embarcação é somente África. Nota da Autora.

¹⁹² DIAS, 1970, p. 497.

¹⁹³ Ibid., loc.cit.

tipologia.¹⁹⁴ Até mesmo os apreensores se confundiam quando se tratava de classificar suas presas, segundo a ocorrência citada por Rodrigues:

Manuel Francisco da Costa Pereira, comandante do brigue de guerra *Dois de Março* não tinha certeza de haver apreendido um brigue ou um bergantim ao capturar o *Aventura* na Ilha de São Sebastião em junho de 1835.¹⁹⁵

Todavia, nas viagens para o Maranhão, a quantidade de cativos nos negreiros variou bastante, assim tanto em sumacas, bergantins ou chalupas, os números flutuaram de um extremo a outro, o que atrapalha qualquer tentativa de classificar o porte dos negreiros pelo critério da quantidade, ainda que os próprios documentos tragam a denominação dessas embarcações.

Dias assegura que as naus, as galeras, as sumacas e as corvetas eram os navios de maior tonelagem e resistência que a Companhia dispunha, e por essa razão realizavam as rotas consideradas mais complicadas e perigosas: de Lisboa, de Cachéu, de Bissau, das ilhas de Cabo Verde e de Angola para os portos de Belém e de São Luís.¹⁹⁶

Para o transporte de cabotagem, informa esse mesmo autor, eram utilizadas as embarcações de menor capacidade, representadas pelas chalupas que conduziam carnes da Paraíba para o estado do Grão-Pará e Maranhão, e pelos

¹⁹⁴ RODRIGUES, 2004, p. 146.

¹⁹⁵ Ibid., loc.cit.

¹⁹⁶ DIAS, 1970, p. 303.

lambotes, iates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis.¹⁹⁷

Em relação à composição sexual da escravatura, sabe-se que os tumbeiros embarcaram sempre maior número de homens que mulheres. Para o Brasil, os estudos apontam a proporção correspondente de 2 para 1, conforme observa Mattoso.¹⁹⁸ Apesar de não ter condições de precisar essa representatividade no tráfico para a região maranhense, visto que as informações sobre a divisão não são muito comuns nas fontes examinadas, pude, contudo, constatar em quatro registros a presença feminina nos negreiros. Em uma galera vinda de Bissau foi possível saber que além 170 mulheres, havia também 116 moleques e 74 molecas.¹⁹⁹ Em uma corveta que partiu de Cachéu, trazendo 190 escravos, constavam 66 mulheres; Uma galera saída de Bissau, com 226 cativos, trouxe 83 escravas; porém, somente em um registro a quantidade de mulheres foi superior a de homens. Essa embarcação trouxe 484 escravos para Manoel Lopes Trindade, sendo 244 mulheres, uma diferença pequena, mas bastante representativa, pois difere bastante do padrão comumente encontrado nos documentos.

¹⁹⁷ DIAS, 1970, p. 303-304.

¹⁹⁸ MATTOSO, 1985, p. 50.

¹⁹⁹ AHU - Cx. 107- Doc. 8479.

A preferência por homens no contingente de escravos transportados para o Brasil tem sido largamente justificada pela necessidade de braços aptos para os trabalhos nas plantações, como ressaltam Machado, Engemann e Florentino:

Nos mercados de escravos os grandes plantadores adquiriam principalmente homens adultos, considerados mais adequados ao desempenho das árduas tarefas das grandes propriedades agrícolas e prontos para a imediata integração ao processo produtivo.

Dessa preferência resultavam plantéis constituídos majoritariamente por escravos do século masculino - com uma média de dois homens para cada mulher - e por altos percentuais de pessoas entre 15 e 40 anos (mais ou menos 60%).²⁰⁰

Além da preferência dos senhores por mão-de-obra masculina, Schwartz acrescenta que no Brasil dava-se pouca importância à capacidade reprodutiva das mulheres, além de enfatizar que os fornecedores africanos mostravam-se menos dispostos a colocar mulheres e crianças à disposição dos europeus.²⁰¹

As diminutas presenças feminina e infantil nos cativos trazidos para a América, apontadas por Schwartz, devem estar relacionadas à estrutura interna da África, onde era comum a venda de mulheres para os próprios africanos ou para o tráfico com o Oriente, pois a mulher era mais valorizada, nos

²⁰⁰ MACHADO et al, 2003, p. 167.

²⁰¹ SCHWARTZ, 1995, p. 286.

padrões orientais e africanos, pela sua possibilidade de procriação, o que diminuía a oferta para outros mercados, assevera Faria.²⁰²

Mas não é difícil concluir que o número de mulheres no comércio escravo para o Maranhão foi bem maior do que o encontrado nas fontes, porém, a representatividade do contingente feminino na escravaria ficou encoberto no volume total do tráfico, quando são contadas as 'peças' e não especificado o gênero.

Na tabela 3 consta um demonstrativo de venda de escravos aos lavradores do Maranhão, compilado do trabalho de Dias sobre Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, onde há vários registros da presença de mulheres e de crianças na população servil.

²⁰² FARIA, 1998, p. 295.


Mapa da Escravatura
N.º 3.º
 que entrou neste porto, Cidade de São Luís do Maranhão no dia 1.º de Maio do Anno de 1794.

Dias	Mares	Naveiros.	Capiti. flechet.	Vende vendas	Aquem Corriguados	Quantos doados.	Vendas	Total.
12	Fevereiro	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Ignacio Jari	Pernambuco	Artilh. Cappitao	260	120	31.200\$000
22	Fevereiro	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Carlos Franço	Pernambuco	Artilh. Artilh.º	200	120	24.000\$000
1	Março	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Manoel.º M.º Franço	Pernambuco	Artilh. Cappitao	134	120	16.080\$000
15	Março	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Joaquim	Pernambuco	Artilh. Cappitao	112	120	13.440\$000
24	Março	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Cachiu	Artilh. P.º Franço	199	150	22.850\$000
9	Março	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Carlos Franço	Rio.º G.º do Norte	Artilh. Cappitao	118	120	14.160\$000
28	Março	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Manuel	Bahia	Artilh. P.º Franço	87	160	12.180\$000
4	Junho	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Franço	Pernambuco	Artilh. Cappitao	186	150	27.900\$000
21	Junho	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Carlos Franço	Pernambuco	Artilh. Cappitao	53	120	6.360\$000
23	Junho	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Pernambuco	Artilh. Cappitao	162	150	21.300\$000
30	Junho	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Cachiu	Artilh. P.º Franço	265	160	37.100\$000
26	Junho	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Pernambuco	Artilh. P.º Franço	234	150	35.100\$000
5	Setembro	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Manoel.º M.º Franço	Pernambuco	Artilh. P.º Franço	38	120	4.560\$000
19	Setembro	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Pernambuco	Artilh. P.º Franço	38	120	4.560\$000
27	Setembro	Jun.º Jun.º L. Antonio e Almas	Jos.º Antonio Dias	Pernambuco	Artilh. P.º Franço	120	160	16.800\$000
Total						2186		2.94.590\$000

Mapa da Escravatura que entrou em São Luís no ano de 1794.
 Fonte: AHU - Avulsos - Cx. 86 - Doc. 7178 ; Doc. 7179.

4. O Tráfico Interno

Embora, não seja objetivo desta pesquisa tratar do tráfico interno de escravos para o Maranhão, acredito ser relevante tecer breves considerações sobre o movimento de pessoas de outras localidades do Brasil para essa região.

Na procura por registros do tráfico transatlântico, encontrei várias referências acerca do fluxo interno de escravos, tanto nas visitas da saúde, quanto nos registros de viagens (documentos avulsos), o que me possibilitou confrontar os dados dos dois movimentos, a fim de elaborar um quadro desse comércio. A leitura conjunta dos documentos, permitiu ainda perceber que durante toda a segunda metade do século XVIII, o Maranhão recebeu escravos vindos da África e de outras áreas do Brasil também.

Entre os anos de 1779 e 1797, entraram no Maranhão, vindos de quatro áreas da colônia, 6.947 escravos. Desse contingente, Pernambuco forneceu a maior quantidade, atingindo 52,97% do total, seguido pela Bahia com 42,84%; Rio Grande (do Norte?) com 3,05% e o Ceará com 1,14%. Na tabela 2 e no gráfico 2 os números desse comércio estão mais bem distribuídos, a partir da quantidade de mancípios por região, do número de perdas nas viagens e da representação percentual.

Por meio dos registros de visitas da saúde foi possível saber sobre a saúde da escravaria que desembarcou em São Luís. Esses documentos, como a denominação sugere, informam sobre o expediente das autoridades locais para atestar sobre as condições em que chegavam os mancípios ao local de destino, e desse modo, prevenir a população local de doenças trazidas nas embarcações. Mas tal medida refletia muito mais o temor de doenças que o cuidado com a saúde dos cativos, visto que a ocorrência de alguns males era atribuída à presença dos escravos no Brasil.²⁰³ Em 80% das 58 viagens rastreadas,²⁰⁴ há referência a algum tipo de 'moléstia', fazendo uso aqui de um termo muito freqüente nos registros. Sarnas e afetos cutâneos, escorbuto e bexiga foram os males freqüentemente encontrados, porém fica bem evidente que este último exigia mais cuidado das autoridades de saúde, recomendando-se a quarentena quando constatada a ocorrência. Assim atesta o prático José Lopes Rosa ao inspecionar a sumaca Nossa Senhora do Monte Santo Antônio e Almas, saída de Pernambuco, em agosto de 1793, "...fizeram a quarentena rigorosa, em Belém do Grão-Pará, por terem tido bexigas alguns deles [escravos]".²⁰⁵

²⁰³ Cf.: RODRIGUES, 2005, p. 253-296. Esse autor faz interessante análise sobre saúde e artes de curar no Brasil.

²⁰⁴ Foram compilados 203 registros de viagens, contando 145 dos documentos avulsos (AHU) e 58 do livro de visitas da saúde (Senado da Câmara de São Luís).

²⁰⁵ LTV, fl. 47.

Outrossim, no tráfico interno as informações sobre os mancípios são quase sempre esparsas, assim como nas fontes do tráfico transatlântico. Em apenas dois registros de visitas da saúde e três de viagem encontrei referências a mulheres entre os cativos. O primeiro faz alusão a uma escrava que pariu durante a viagem e teve que ficar em terra. O segundo informa sobre uma 'parda' e uma 'cria' que morreram de bexiga numa sumaca que vinha da Bahia e fez escala em Pernambuco. Os tres últimos fazem parte de um demonstrativo de entrada de escravos na região, composto por dados do comércio interno e do externo também, onde são informadas, entre outras coisas, o contingente de escravos trazido ao Maranhão, no ano de 1785, bem como as regiões fornecedoras dessa mão-de-obra e a composição sexual da escravaria.

Em três registros são feitas alusões a escravos denominados 'ladinos' e 'brutos', vindos de Pernambuco e da Bahia. Essas denominações evidenciam a perspectiva de diferenciação e classificação dos cativos na sociedade, pois retratam dois momentos distintos da trajetória do africano no Brasil. A primeira denominação se refere ao escravo 'adaptado', falante do português, ou seja, aquele que já estava há mais tempo nestas terras. A outra diz respeito ao indivíduo recém-chegado, aquele que melhor representava o escravo africano, no sentido de estrangeiro mesmo. O estrangeiro deve ser entendido na perspectiva do 'não pertencimento', visto que o desenraizamento figurava com um

dos aspectos mais latentes da escravidão. Lovejoy atesta que as formas mais desenvolvidas de escravidão eram aquelas em que os escravos eram levados para uma distância considerável do seu local de nascimento, enfatizando, dessa forma, as suas origens estrangeiras.²⁰⁶

Pelo que se observa, paralelo ao tráfico transatlântico havia um fluxo endógeno de cativos de para o Maranhão. Contudo, não foi possível perceber como estava estruturado esse remanejamento de cativos. Sabe-se, porém, que alguns negreiros que tinham o Maranhão como destino, faziam escalas em outras áreas do Brasil, como evidencia o registro da corveta *Correio de Angola*, saída de Benguela, em 1793, que fez escala em Pernambuco, antes de aportar em São Luís, com 211 escravos.²⁰⁷ E mesmo no período de atuação da *Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, quando essa empresa monopolizou a introdução da mão-de-obra servil para essa área, embarcações pertencentes à *Companhia* levavam escravos para outras regiões brasileiras.²⁰⁸

Outrossim, pode estar configurado nesse movimento interno de escravos um remanejamento de mão-de-obra servil em decorrência do arrefecimento do açúcar no Nordeste. De acordo com Furtado, quando o Maranhão atrelou-se ao setor agro-exportador na segunda metade do século XVIII, despontando na produção de arroz e algodão, o Brasil do açúcar e da

²⁰⁶ LOVEJOY, 2002, p. 31

²⁰⁷ LTV - fl. 37.

²⁰⁸ Cf. DIAS, 1970, p. 497.

mineração vivenciava uma situação inversa.²⁰⁹ Pode ser também que a demanda maranhense por escravos não tenha sido suficientemente abastecida pelos carregamentos vindos direto da África, precisando ser completada por braços cativos trazidos de outras partes do Brasil.

Diante desse quadro, fica evidente que durante toda a segunda metade do século XVIII, concomitante a corrente do tráfico da África, existiu um fluxo interno de mão-de-obra escrava para o Maranhão. E que essa força de trabalho veio do Nordeste do Brasil. Nesse sentido, pode-se inferir que ainda que se tenha estabelecido uma grande oferta de escravos do comércio com a África, o Maranhão contou com o abastecimento regular de cativos do tráfico interno, embora em quantidade menor, porém muito significativo, visto que os números desse comércio representaram quase 30% dos escravos que entraram na região maranhense.

Nesse contexto, aventa-se que a demanda pelos municípios foi freqüente durante todo esse período, sendo necessário a introdução de cativos de dentro do Brasil, como complemento, para atender a necessidade dos moradores.

²⁰⁹ Cf.: FURTADO, 1980, p. 90-92. Esse autor tece comentários interessantes sobre o Maranhão na segunda metade dos setecentos em relação aos eixos econômicos açucareiro e mineiros.

5. Procedências Africanas no Maranhão

Os registros de casamentos têm sido freqüentemente utilizados como fontes para estudos que tratam da família escrava no Brasil.²¹⁰ Embora para esta pesquisa tais fontes tenham sido usadas para rastrear procedências africanas no Maranhão, alguns comentários acerca de casamentos de africanos podem ser tecidos.

No início do século XVIII, as Constituições Primeiras do Bispado da Bahia instituíram formalmente, as regras para os registros de batismos, casamentos e óbitos no Brasil. No entanto, temos visto que, na prática, havia muitas dificuldades para que as pessoas atendessem às exigências da Igreja, principalmente no que se refere ao casamento. A historiografia tem evidenciado as dificuldades burocráticas não só para os africanos, mas também para a população livre e pobre sacramentar suas relações no Brasil colonial.²¹¹

Se para a Bahia senhores desestimulavam a legalização das uniões entre escravos,²¹² para o sudeste, entre os séculos XVII e XVIII, parece ter havido flexibilidade maior, pois os casamentos foram bastante freqüentes,

²¹⁰ SLENES, 1999; FARIA, 1998.

²¹¹ MATTOSO, 1982; NIZZA DA SILVA, 1983.

²¹² FARIA, 1998, p. 335.

principalmente nas zonas tipicamente agrárias, como mostra Faria.²¹³ Ainda para o sudeste, Slenes aponta a possibilidade dessa prática católica para africanos cativos e que as uniões representavam um meio de manutenção das tradições africanas, assim como instrumento que possibilitou a construção de identidades e a própria visão de mundo.²¹⁴ Para Florentino e Góes, o casamento de africanos é visto como estratégia de sobrevivência, funcionando, de certo modo, como instrumento mediador dos interesses entre escravos e entre estes e senhores, necessário à estabilidade dos plantéis. Contudo, essa 'paz nas senzalas' era freqüentemente interrompida com a inserção de novos escravos, sendo assim um arranjo suscetível à dinâmica do tráfico.²¹⁵

Sobre casamentos de escravos Thornton teoriza:

Esses casamentos que uniam pessoas da mesma nação tinham, claro, implicações culturais. Além de eles se comunicarem na mesma linguagem e compartilharem dos mesmos conceitos religiosos e estéticos, perpetuando assim sua cultura africana na América, poderiam desenvolver uma cultura nacional na próxima geração.²¹⁶

²¹³ FARIA, 1998, p. 314.

²¹⁴ SLENES, 1999, *passim*.

²¹⁵ FLORENTINO & GÓES, 1997, *passim*.

²¹⁶ THORNTON, 2004, p. 273.

Pode-se afirmar que para o Maranhão da segunda metade dos setecentos, o matrimônio legitimado pela Igreja católica foi possível para homens e mulheres escravos, pondera Souza.²¹⁷ Essa mesma autora observa que:

Diante das dificuldades constantes, os laços familiares entre os escravos eram imprescindíveis para homens, mulheres e crianças por representar relações de solidariedade, de ajuda mútua. Ter um pai, uma mãe, irmãos, um companheiro(a), filhos, tios, sobrinhos, cunhados, padrinhos eram relações que representavam um referencial de vida, de historicidade para essas pessoas.²¹⁸

Neste estudo são analisadas as informações dos livros de registros de casamentos números 86, 87 e 88, da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória.²¹⁹ O primeiro livro abrange o período de 1759 a 1773; o segundo, de 1773-1790; e o último, os anos de 1790 a 1798. Nesses códices estão registrados os casamentos da população em geral, portanto, não há livro específico para matrimônios de escravos. Compilei todos os assentos que fazem referências a africanos, escravo ou liberto, num recorte que vai de 1759 até 1798, período alcançado pelos três livros. Consegui reunir um total de 455 matrimônios, dos quais 71,6% foram realizados entre pessoas da mesma origem

²¹⁷ SOUZA, 2004, p. 11.

²¹⁸ Ibid., p. 83.

²¹⁹ DOURADO, 2001, p. 45 - Essa freguesia, localizada no espaço urbano de São Luís, formava com as freguesias de São João Batista, São José do Lugar dos Índios, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora Luz do Paço do Lumiar e São Joaquim do Bacanga, a cidade de São Luís.

africana, mostrando assim uma tendência endogâmica nas uniões, ou seja, os africanos casavam-se entre eles, ou seja, o africano mina casava-se com africana mina, angola com angola e etc.

Aos onze dias do mês de novembro de mil settecentos e secenta e tres annos nesta Freguezia de Nossa Senhora da Vitória do Maranhão (...) se receberão matrimonialmente por palavra de presente entre sy de seu mutuo consentimento in facie eclesia , conforme o Concilio Tridentino e as Constituiçoens deste Bispado **Francisco Preto** com **Anna Preta**, ambos da **Costa da Mina** e do servisso de Ferreira (...) forão testemunhas (...).²²⁰

As procedências distintas, assim como os diferentes donos, no entanto, não impediram a consolidação da união de (...) Paulo, preto do **gentio da Guiné**, escravo de Lourenço Belfort, com Angélica, do **gentio de Cachéu**, escrava de Leonor Maria de Jesus (...).²²¹ Embora, não seja possível saber como tais relações eram mantidas, visto que os cativos habitavam locais diferentes. Todavia, em apenas 17,6% dos registros compilados as procedências dos cônjuges são diferentes.

Havia ainda a possibilidade do casamento em que somente um dos cônjuges era africano, ainda que somente em 10,8% dos dados reunidos tal

²²⁰ LC nº 86 - Fls 112.

²²¹ LC nº 86 - Fls 5 e 5v.

arranjo tenha sido encontrado. Nessa situação, os africanos sacramentaram suas uniões com crioulos, mulatos, indígenas e forros, como mostra o registro abaixo:

Aos onze dias do mês de abril de mil settecentos e secenta annos nesta Igreja da Sé, Freguezia de Nossa Senhora da Vitória do Maranhão (...) se receberão matrimonialmente por palavras de presente entre sy de seu mútuo consentimento in facie Eclésia, **Garcia preto da Nasção Angola**, servo do Reverendo Cônego Dom João Marques com **Apolinária india forra** da lei e do serviço do mesmo Conêgo (...) foram testemunhas presentes Bruno de Souza homem pardo e do servisso do Convento do Carmo e João índio também forra da lei e do serviço de Vicente Ferreyra (...).²²²

Nos assentos constam informações como data de realização, nome do cura, dos cônjuges, dos proprietários e das testemunhas, porém há poucas referências aos pais dos contraentes, somente quando se tratava de descendentes de africanos essa informação foi dada. Em geral os assentos têm o seguinte padrão:

"Aos dezasete de mayo de mil setecentos e setenta e quatro annos nesta Igreja da Sé do Maranhão, em presença de mim Bernardo Bequiman Cura desta freguezia e das testemunhas abaycho nomeadas e assignadas feytas as denunciaçõens nesta freguezia, sem impedimento algum se receberão in facie da igreja **João Preto da nasção Mina e Faustina da nasção Mandinga**, escravos de Francisco Xavier de Carvalho. Receberão as bençõens (...) Forão testemunhas João Raymundo Furtado de Mendonça e João Caetano q'aqui comigo assignarão".²²³

²²² LC nº 86 - fls. 14 e 14v.

²²³ LC nº 87, fl. 145.

Nos registros do livro 86 existem 135 casamentos em que pelo menos um cônjuge é africano. Em 73,93% dos registros são feitas alusões ao termo 'gentio'; e, 'nação' foi mencionado em apenas 11,69% deles; 13,6% dos registros não mencionam nenhum dos dois termos, sendo, pois, a referência feita diretamente à procedência, por exemplo 'João Angola' ou José Mandinga. Alguns registros trazem a denominação 'nação gentio' formando uma única procedência. Mas, de modo geral, a designação 'gentio' aparece de forma restritiva, sendo usada apenas para indivíduos da guiné, de cachéu e de angola. Já 'nação', aparece como categoria mais abrangente e designa as seguintes procedências: angola, bijagó, cachéu, mina, cabo verde, congo, jeje, moçambique, além de guiné. Enquanto que para os indivíduos identificados como costa da mina, fula e mandiga não foram mencionados 'gentio' ou 'nação'. Esses dados estão mais bem distribuídos no gráfico 3.

Oliveira observa que 'negro' da Guiné e 'gentio' da Guiné foram as primeiras designações utilizadas para marcar a origem dos escravos africanos na Bahia.²²⁴ Mas à proporção que se iniciou a demanda crescente dos europeus pela mão-de-obra cativa, todos os africanos foram reduzidos a uma única categoria: Negros da Guiné.²²⁵

²²⁴ OLIVEIRA, 1997, p. 37

²²⁵ Ibid., p. 38-39.

Nessa perspectiva Goulart tece a seguinte consideração:

Chamam-se da Guiné os negros que desembarcaram em Portugal no século XV. Azenagues, jalofos ou mandingas, pardas, negróides ou negros retintos, para o povo que exulta e pasma à sua chegada, são todos da Guiné.

A generalização estende-se pelo século XVI, transporta-se para o Brasil trazidos da metrópole. Negros, é como se designa os aborígenes da América, os africanos carregam obrigatoriamente a suposta marca de origem, assemelhados todos como se fossem de uma só procedência: Negros ou escravos de Guiné.²²⁶

Já o termo 'Nação', segundo Líbano, embora seja uma construção do tráfico, podia ser articulado pelo africano dependendo das conjunturas políticas, ou da própria política interétnica entre os africanos.²²⁷

Para o Rio de Janeiro, Soares argumenta que 'nação' foi utilizado constantemente desde o século XV até o XIX e o termo 'gentio' aplicado a universo de amplitude variável ao longo do tempo, caindo em desuso ainda no século XVIII.²²⁸ Essa tendência apontada por Soares não se aplica ao Maranhão, pois os usos de 'gentio' e 'nação' coexistiram durante toda a segunda metade do século XVIII.

O livro 87 (1773-1790) traz a maior incidência de casamentos de africanos. Foram coligidas 190 referências a procedências. Comparando os dados

²²⁶ GOULART, 1975, p. 185.

²²⁷ LÍBANO SOARES, 2001, p. 409.

²²⁸ SOARES, 2000, p. 103.

desse livro aos obtidos no livro 86, constata-se que há diminuição na utilização de 'gentio', embora ainda seja encontrado em mais da metade dos assentos. Nota-se, porém, uma queda de quase 20% em relação ao período alcançado pelo livro 86. Contudo, para 'nação' a situação se mostra inversa, pois seu uso aumentou para 38,74% nos matrimônios. Para 'gentio nação, como uma mesma denominação, os dados indicam queda, porém sendo encontrado ainda em 4,52% dos assentos compilados.

No gráfico 4 são apresentadas as origens dos africanos encontradas no livro em análise. Não obstante, as informações estão separadas por procedências, com ou sem os termos 'gentio' e 'nação'.

Somente o livro 88 mostra uma padronização dos termos que informam a procedência dos escravos. Nos 130 registros reunidos, os dados são bastante específicos sobre os cônjuges, assim o indivíduo de origem africana foi identificado sempre como 'gentio' ou 'nação'. Os percentuais são os mais equilibrados de todo o período analisado, em 56,63% dos casos, os africanos foram assinalados como do 'gentio' da Guiné. E 'nação' foi encontrada em 43,37% dos registros, antecedendo as procedências angola, mina, benguela, mandinga, bijagó, guiné e moçambique. Todavia, ainda foi evidenciada a expressão 'nação gentio' para identificar escravos da Guiné. Conferir gráfico 5.

Com base nos dados coligidos dos três livros, percebe-se que durante toda a segunda metade do século XVIII, os escravos são identificados, na maioria dos assentos de matrimônios, por meio das designações gentio ou nação, pois, em somente 10,45% deles essas duas denominações não foram mencionadas. Não obstante, observa-se que para os indivíduos nascidos na África, a identificação foi determinada pela procedência, desse modo 'gentio' e 'nação', recebiam complementos como guiné, cachéu, angola, fula, benguela e outras, ainda que em alguns casos fossem abrangentes, como guiné ou cachéu, determinou a origem africana do cônjuge, escravo ou liberto. Para os nascidos na sociedade local, o critério de identificação era feito por meio da cor, através de designações como mulato, crioulo e etc.²²⁹

Fica evidenciado, de uma forma ou de outra, que categorias dicotômicas permearam espaços e determinaram sujeitos na América Portuguesa. Aventa-se, dessa maneira, que a sociedade escravista estruturada no Brasil deveu-se não somente em decorrência da mão-de-obra servil que representava sua força de trabalho, mas também às distinções jurídicas entre escravos e livres, aos princípios hierárquicos baseados na escravidão e na raça.²³⁰

²²⁹ Cf. SOARES, 1998. No artigo denominado 'Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista'. Tempo. Vol. 3 - nº 6. Dezembro de 1998, Mariza de Carvalho Soares faz uma discussão interessante sobre essa forma de distribuição dos escravos, a partir de registros de batismos, no Rio de Janeiro .

²³⁰ SCHWARTZ, 1995, p. 209.

Essa sociedade, na sua essência, trouxe concepções clássicas e medievais de organização e hierarquia, mas aditou-lhes outros elementos advindos de graduações presentes na diferenciação das ocupações, raça, cor e condição social, atesta Schwartz.²³¹

Os indícios mostram que, aos poucos, a sociedade maranhense começou a reconhecer o mancipio ou o liberto a partir de sua procedência, o que é evidenciado quando são comparados os dados dos três livros de registros de casamentos, pois da multiplicidade de designações presentes no Livro 86, como demonstrado no gráfico 3, as informações aparecem mais padronizadas no Livro 88, quando, então, as procedências variaram somente em relação aos termos precedentes 'gentio' e 'nação'.

Dessa forma, entende-se que o período de 1773 a 1790, intervalo alcançado pelos registros de casamentos do Livro 87, compreende um espaço de transição na sociedade estudada, no que concerne à identificação do africano, cativo ou liberto, pelo menos em relação ao casamento, porquanto as procedências dos africanos aparecem mais nitidamente definidas.

Evidentemente, não se conhecem as condições em que tais registros foram feitos, assim como não se sabe se as informações sobre as procedências foram fornecidas pelo próprio africano. Faria alega que o conteúdo dos assentos

²³¹ Ibid., loc. cit.

podem ser resultados do que as pessoas sabiam sobre si mesmas e também do que a comunidade local sabia sobre essas pessoas.²³²

Faria argumenta também que na classificação do africano, era o pároco quem fazia a interpretação e a redação final dos registros. Ele que atribuía o 'preto de angola, mina guiné' e etc, o 'pardo escravo de...' e o 'crioulo'. O vocabulário classificatório transcendia as informações dadas pelos cativos.²³³

Nesse sentido, duas informações podem nos ajudar a pensar a respeito dessa questão. A primeira é que em 97% dos casamentos coletivos do livro 86, dos casos, as origens dos contraentes estão determinadas pelo termo genérico 'gentio', ou seja, eles são do gentio de Guiné ou do gentio de Cachéu, havendo assim duas procedências recorrentes. Isso sugere que além da tendência endogâmica presente nas uniões, pouca distinção era feita àqueles indivíduos, africanos ou descendentes desses, que sacramentavam suas uniões por meio de práticas católicas. A segunda, os casamentos coletivos registrados nos livros 87 e 88 evidenciam as origens diferentes dos contraentes, onde já se pode vê o escravo angola, mina ou benguela, por exemplo, mostrando assim origens mais específicas. Diante disso, pode-se cogitar a existência de espaços de agência do próprio africano, falando por si mesmo na hora dos laços matrimoniais, conquanto,

²³² FARIA, 1998, p. 313.

²³³ FARIA, 1998, p. 310-311.

fazendo uso de identidade a ele atribuída, mas que servia para ele, como sujeito, se identificar e, evidentemente, para se distinguir dos outros escravos.

Destarte, os termos 'gentio' e 'nação', no Maranhão, foram utilizados durante toda a segunda metade dos setecentos para determinar as procedências dos mancípios trazidos à região. Nesse sentido, verifica-se que tais identidades sobrevêm como resultado das designações utilizados no tráfico para marcar a origem do escravo e daquelas adquiridas no contexto local, advindas dos arranjos e das experiências do próprio africano.

Se compararmos as procedências presentes nos registros de viagens com as dos registros de casamentos, fica bastante claro que as procedências dos escravos, quando relacionadas ao tráfico se mostram mais abrangentes, visto serem associadas às regiões fornecedoras, aos portos de embarque e etc., sendo, pois, os escravos identificados no conjunto, como a historiografia tem ressaltado. Os casamentos, por outro lado, feitas as devidas ressalvas, tanto no que alude ao significado dessa prática para o africano, quanto aos interesses envolvidos, mostram o africano enquanto indivíduo, não só sob as bênçãos da Igreja, mas em relação à sociedade e à sua própria origem, ainda que sua identidade esteja em construção e seja, desse modo, sobrevivida das mudanças culturais que afetavam os filhos da África nas Américas.²³⁴

²³⁴ LÍBANO, 2001, p. 406.

Entretanto, outros fatores contribuíram para a construção das identidades africanas nesta margem do Atlântico, pois segundo Thornton:

O desenvolvimento das nações africanas na América não foi apenas o resultado da concentração de escravos em uma área ou propriedades individuais, ou das visitas nas áreas rurais. As características do embarque e da distribuição reuniram escravos de uma mesma nação. Esse processo foi reforçado pelo casamento e pela associação, com base na linguagem comum e na herança.²³⁵

Com base nos registros de casamentos, elaborei a tabela 5 com as procedências dos escravos que aportaram em terras maranhenses, na segunda metade dos setecentos, relacionando-as às regiões africanas. Em alguns casos aparecem referências a portos de embarque como Cachéu e Benguela, por exemplo, assim como denominações mais abrangentes como Guiné, mas, em geral, já são evidenciadas designações mais específicas para as origens dos africanos.

²³⁵ THORNTON, 2004, p. 274.

Considerações Finais

Os debates historiográficos atuais no âmbito da escravidão privilegiam análises que buscam o escravo enquanto sujeito, com agente da sua história, imbuído de desejos e sentimentos, assim como de estratégias de sobrevivências no contexto das sociedades em que foram inseridos. Procuram, desse modo, experiências escravas em espaços e tempos diferentes, visto que a escravidão no Brasil não teve um só cenário e nem um só sujeito numa representatividade linear.

Sob esse viés, ao longo deste trabalho, procurei inicialmente discutir acerca da origem dos africanos no Brasil, dos critérios utilizados para identificá-los na sociedade, ou seja, das diferenças e das hierarquias que os classificava, e das perspectivas de buscar o escravo como sujeito em meio às redes do tráfico e da escravidão. Em meio a essas discussões foi possível perceber que à prática de retirar pessoas de regiões distintas da África e transportá-las compulsoriamente para as terras brasileiras, relaciona-se uma tendência de unir etnias diferentes, 'condensando-as' numa mesma procedência. Resultando daí as identidades africanas gestadas nos diferentes espaços do Brasil. Nessa perspectiva alcancei a história do Maranhão da segunda metade dos setecentos.

O Maranhão, desse período, embora possa ser considerado uma sociedade escravista tardia, recebeu considerável quantidade de escravos que alterou significativamente seu perfil populacional. E estabeleceu um fluxo contínuo de mão-de-obra servil com a África e também com outras regiões brasileiras. Estima-se que no final desse século quase a metade da população da região era escrava e 65% eram negros ou mulatos. As influências desses povos se mostram fortemente nos contornos da sociedade maranhense dos dias atuais.

Procurei fazer um levantamento da população cativa na região, por meio de dois critérios: o do tráfico, voltado para os números desse comércio, e o social, sob as bênçãos da igreja, a partir dos casamentos de mancípios. Esses mancípios vieram da África Ocidental, da Central Ocidental e da África Oriental também. Diante disso, pode-se afirmar que o estrato africano que contribuiu para a formação do Maranhão teve a presença de bantos e sudaneses.

Evidentemente, os resultados apresentados são parciais porque compilei apenas alguns números do comércio escravo para a região, visto não ter adentrado as redes do tráfico para conhecer mais detalhes dessa prática, o que exigiria um estudo mais detalhado do funcionamento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, por exemplo. Outrossim, não consegui encontrar os dados referentes ao início da atividade da referida Companhia no tráfico de escravos para o Maranhão, o que poderia ter completado o quadro relativo à entrada de

africanos na região, em quase toda a segunda metade dos setecentos, em função disso, através das fontes do tráfico analisei apenas o período de 20 anos.

Por outro lado, algumas constatações podem ser feitas: A grande quantidade de casamentos de africanos indicam ser essa uma prática possível para escravos na região maranhense, mas os fatores que possibilitaram tais uniões não foram evidenciados, teria sido a agência do africano, fruto de negociação ou flexibilidade nas relações com os senhores? Que interesses estiveram envolvidos? Talvez um conjunto de fatores tenha se coadunado. Por quais razões livres e escravos tiveram seus assentos de casamentos registrados no mesmo livro no Maranhão? Seriam mais tênues as barreiras que separavam os segmentos sociais nessa região? A emergência de uma 'sociedade escrava tardia' na região teria possibilitado intervalos flexíveis nessa área da América portuguesa? Essas questões merecem exames mais detalhados.

7. Consulta Bibliográfica

7.1 Fontes Primárias

- Impressas:

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*. São Paulo: Melhoramentos, 2ª ed.; 1976.

Alvará da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. *Legislação Portuguesa de 1750 a 1768*. Tipografia Maignense: Lisboa, 1830.

- Manuscritas:

Livro de Registro de Casamentos nº 86 (1753-1773)- Freguesia de Nossa Senhora da Vitória. Arquivo Público do Estado do Maranhão - Arquivo Público do Maranhão.

Livro de Registro de Casamentos nº 87 (1773-1790)- Freguesia de Nossa Senhora da Vitória. Arquivo Público do Estado do Maranhão - Arquivo Público do Maranhão.

Livro de Registro de Casamentos nº 88 (1790-1798) - Freguesia de Nossa Senhora da Vitória. Arquivo Público do Estado Maranhão - Arquivo Público do Maranhão.

Livro de Termo de Visita do Senado da Câmara de São Luís (1779-1795). Secretaria de Cultura do Maranhão

Documentos Avulsos - Arquivo Histórico Ultramarino - Digitalizados: Cx. 59 - Doc. 5432; Cx.61 - Doc. 5562; Cx. 61 - Doc. 5565; Cx. 63 - Doc. 5623; Cx. 65 - Doc. 5736; Cx. 67 - Doc. 5840; Cx. 68 - Doc. 5938; 5941; Cx. 70 - 6112; 6115; Cx. 73 - Doc. 6288; 6292; Cx. 75 - 6429; Cx. 75 - Doc. 6460; Cx. 77 - Doc. 6567; Cx. 79 - Doc. 6718; 6719; Cx. 81 - Doc. 6868; Cx. 84 - Doc. 7042; 7086; Cx. 85 - Doc. 7128; Cx. 86 - Doc. 7178; 7179; Cx. 86 - Doc. 7201; Cx. 89 - Doc. 7404; Cx. 97 - 7887; Cx. 107 - Doc. 8479.

7.2 Bibliografia

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*. São Paulo: Melhoramentos, 2ª ed.; 1976.

ASSUNÇÃO, Matthias R. *Quilombos Maranhenses*. In: *Liberdade por um Fio*. REIS, João José. GOMES, Flávio dos Santos (orgs). São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

BASTIDE, Roger. *As Religiões Africanas no Brasil: Contribuição a uma Sociologia das Interpenetrações de Civilizações*. 3ªed. São Paulo: Pioneira, 1989.

BOXER, Charles R. *O Império Ultramarino Português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CALMON, Pedro. *História do Brasil*. São Paulo, 1939.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação Histórica do Brasil*. 2. ed. São Paulo: Cia Ed Nacional, 1935.

CAPONE, Stefania. *Entre Yoruba et Bantou. L'influence des Stéréotypes Raciaux dans les Études Afro-américaines*, *Cahiers d'études africaines*, 157,2000.<http://etudesafricaines.revues.org/document3.html>. Acessado em 15/06/2006>.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CARNEIRO, Edison. *Negros Bantos - Notas de Etnografia Religiosa e de Folklore*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937.

CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editora Presença, 1982.

_____. *Notas sobre o Tráfico Português de Escravos*. Lisboa: UNL/FCSH, 2ª edição, 1983.

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 2 ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1982.

COSTA E SILVA, Alberto da. *Um Rio Chamado Atlântico: A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro. Nova Fronteira: Editora UFRJ, 2003.

CURTIN, Philip D. *Atlantic Slave Trade: A Census (the)*. Madison: Univ Wisconsin Press, 1969.

_____. *Measuring the Atlantic Slave Trade once Again: A Comment*. *The Journal of African History*, vol. 17, nº 4 (1976), 595-605. Disponível em: <<http://www.jstor.org>>. Acessado em: 04/03/2005.

DOURADO, Marilde R. *A Dessacralização da Morte na Freguesia de Nossa Senhora da Vitória -1820 a 1849*. mimeo: São Luís, 2000.

FARIA, Sheila de Castro. *A Colônia em Movimento: Fortuna e Família no Cotidiano Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FERRETTI, Sérgio. *Importância da Casa das Minas do Maranhão*. Boletim. On-Line nº 16. Comissão Maranhense de Folclore. Agosto, 2000.

FIGUEIREDO, Sílvia Durans. *Denominações e Procedências de Negros Africanos no Maranhão*. São Luis: mimeo, 2003 (Monografia de Especialização - UEMA).

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.

FLORENTINO, Manolo & GÓES, José Roberto. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1982.

FREYRE, Gilberto. *Casa-Grande & Senzala*. 34ª Edição. Editora Record: Rio de Janeiro-São Paulo, 1998.

GOBINEAU, Joseph Arthur, Comte de. *Essai sur l'inegalité des races humaines*. 5. ed. Paris: Ed. Paris.

GOMES, Flávio. MOREL, Marco. *Trajetórias Atlânticas: dois brasileiros no Haiti no início dos oitocentos*. In: PESAVENTO, Sandra J (org). *História Cultural. Experiências de Pesquisa*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2003.

GOMES, Flávio dos S. *Experiências Atlânticas: Ensaio e Pesquisas Sobre a Escravidão e o Pós-Emancipação no Brasil*. Passo Fundo: UPF, 2003.

GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil - Das Origens à Extinção do Tráfico*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975.

HERSKOVITS, Melville Jean. *The Myth of the Negro Past*. Boston: Beacon, 1969.

HOLANDA, A. B. *Novo Dicionário. O dicionário da Língua Portuguesa. Século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

IANNI, Octávio. *As metamorfoses do escravo*. São Paulo: Difel, 1962.

JACINTO, Cristiane S. *O Tráfico Interprovincial de Escravos no Maranhão: 1846-1885*. São Luís: mimeo, 2000 (Monografia de Graduação).

KARASCH, Mary. *Nações no Rio*. In: *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

_____. 'Minha Nação': Identidades Escravas no Fim do Brasil Colonial. In: NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz (org). *Brasil Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000 (Parte III, p. 127-141).

KLEIN, HERBERT S. *A Escravidão Africana - América Latina e Caribe*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

LEANDRO, Eulálio de O. *O Negro na Obra de Coelho Neto*. Imperatriz: Ética Editora, 2003.

LÍBANO SOARES, Carlos E. Comércio, Nação e Gênero: As Negras Minas Quitandeiras no Rio de Janeiro, 1835-1900. In: SILVA, Francisco C. T. MATOS, Hebe M. FRAGOSO, João (Orgs). Escritos sobre História e Educação. Homenagem à Maria Yedda Leite Linhares. Rio de Janeiro. Mauad: FAPERJ, 2001.

LOVEJOY, Paul. A Escravidão na África: Uma História de Suas Transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MACHADO, Cacilda. ENGEMANN Carlos. FLORENTINO, Manolo. Entre o Geral e o Singular: Histórias de Fazendas Escravistas da América do Sul - séculos XVIII e XIX. In: FLORENTINO, Manolo. MACHADO, Cacilda. Ensaio sobre Escravidão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

MARTINS, Manoel de J.B. Entre Bacamartes e Bordunas: Paula Ribeiro nos sertões de Pastos Bons. In: COELHO, Mauro C; GOMES, Flávio dos S. et al. Meandros da História. Trabalho e Poder no Grão-Pará e Maranhão - Séculos XVIII-XIX. Belém: UNAMAZ, 2005.

MARQUES, César A. Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

MATTOSO, Kátia de Q. Ser Escravo no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MEIRELES, Mário M. Os Negros do Maranhão. São Luís: UFMA, 1983.

MENDONÇA, Renato Firmino Maia de. A Influência africana no Português do Brasil. Rio de Janeiro: Sauer, 1933. .

MOTA, Antônia da S. Família e Patrimônio no Maranhão do século XVIII. Recife: mimeo, 2001 (Dissertação de Mestrado).

NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz. Sistema de Casamento no Brasil Colonial. São Paulo: T.A. Queiroz/Edusp, 1984.

OLIVEIRA, Maria Inês C. de. Viver e morrer no meio dos seus: Nações e Comunidades Africanas na Bahia do Século XIX. Revista USP, nº 28, dezembro, janeiro, fevereiro, 1995-1996.

_____. Quem eram os "negros da Guiné"? A origem dos Africanos na Bahia. *Afro-Ásia*, 19/20 (1997), 37-73.

ORTIZ, Fernando. *Los Negros Esclavos*. La habana: Ciencias Sociales, 1987.

PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e Universo Cultural na Colônia - Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora Vozes, UFMG, 2001.

PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. [1ª ed. 1942] São Paulo: Brasiliense, 1977.

_____. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980.

PANTOJA, Selma. *Nzinga Mbandi: Mulher, Guerra e Escravidão*. Brasília: Thesaurus, 2000.

_____. *Mulheres e Mares: Uma Perspectiva Histórica*. In: *Como se mar fosse mentira* (orgs) CHAVES, Rita. SECCO, Carmen. MACEDO, Tânia. Imprensa Universitária. Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2003.

RAMOS, Artur. *As Culturas Negras do Novo Mundo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937.

_____. Artur. *O Negro Brasileiro. Etnografia Religiosa e Psicanálise*. Recife: Fundação. Joaquim Nabuco, 1988.

REGINALDO, Lucilene. *Os Rosários dos Angolas: Irmandades Negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*. Campinas, São Paulo: [s/n], 2005.

REIS, João José. GOMES, Flávio dos S. CARVALHO, Marcus J. M de. *África e Brasil entre margens: Aventuras e Desventuras do Africano Rufino José Maria, c. 1822-1853*. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 26, nº 2, 2004, pp. 257-332.

REIS, João José. *Identidade e Diversidade Étnica nas Irmandades Negras no Tempo da Escravidão*. *Tempo*, Rio de Janeiro, vol 2, nº 3, 1996, p. 7-33.

_____. *Rebelião Escrava no Brasil: A História do levante dos Malês (1835)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2ª edição, 1987.

RIBEIRO, Jalila Ayoub J. A desagregação do Escravista no Maranhão - 1850-1888. São Luís: SIOGE, 1990.

RIBEIRO, João. O Elemento Negro: Historia, Folklore, Lingüística. Rio de Janeiro: Record, 1939.

RODRIGUES, Nina. O Animismo fetichista dos Negros Baianos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1935.

_____. Os Africanos no Brasil. São Paulo: Cia Editora Nacional, 5ª ed. 1977.

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.

_____. Arquitetura naval, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros. In: FLORENTINO, Manolo (org). Tráfico, Cativo e Liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

ROHRIG ASSUNÇÃO, Matthias. Maranhão, Terra Mandinga. Boletim On-Line nº 20. Comissão Maranhense de Folclore. Agosto, 2001.

_____. Quilombos Maranhenses. In: REIS, João J. GOMES, Flávio dos S.(Orgs). Liberdade por um Fio: História dos Quilombos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

ROMEIRO, Adriana. As aventuras de um viajante no Império Português: Trocas Culturais e Tolerância Religiosa no século XVIII. In: PAIVA, Eduardo França. ANASTASIA, Carla Maria (orgs). O Trabalho Mestiço: Maneiras de Pensar e Formas de Viver - Século XVI - XIX. São Paulo: Annablume: PPHG/UFMG, 2002.

ROMERO, Sílvio. História da Literatura Brasileira. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1953.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Escravos e Libertos no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

_____. *Através de Um Prisma Africano: Uma Nova Abordagem no estudo da Diáspora Africana no Brasil Colonial*. Tempo, 12. Volume 6 (2001), pp. 11-50.

SANTOS, Corcino M. *A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira*. In: In: NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz (org). *Brasil Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. (Parte IV, p. 221-238).

SCHWARCZ, Lília M. *Espetáculo da Miscigenação*. Estudos Avançados 8 (20), 1994.

SCHWARTZ, Stuart. LOCKHART, James. *A América Latina na época colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*,. Sao Paulo: Cia Das Letras, 1988.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História Econômica do Brasil, 1500/1820*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1937.

SLENES, Robert W. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava-Brasil, Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

_____. *"Malungu, Ngoma Vem!": África coberta e descoberta no Brasil*. Revista USP nº 12, dez./1991-fev./1992.

SOARES, José Carlos de M. *Estudos Lexicográficos do Dialeto Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

SOARES, Mariza de C. *Devotos da Cor. Identidade Étnica, Religiosidade e Escravidão n Rio de Janeiro - Século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. Tempo, 6. Volume 3 (1988), pp. 73-93.

_____. Descobrimos a Guiné no Brasil colonial. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, ano 161, nº 407, abr/jun 2000.

SOUZA, Sinara da S. *CATIVAS FAMÍLIAS: Práticas familiares escravas em São Luís na segunda metade do século XVIII*. Monografia de Graduação-UFMA, São Luís, 2004.

SPIX e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. São Paulo/Rio de Janeiro: Edições Melhoramentos, 1976.

TAUNAY, Afonso d'Escragno. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*. São Paulo, 1941.

THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico (140-1800)*. Rio de Janeiro: Elsevier/Editora Campus, 2004.

VAINFAS, Ronaldo. *Colonização, Miscigenação e Questão Racial: Notas sobre equívocos e tabus da historiografia brasileira*. *Revista Tempo*, 8. Volume 4. Dezembro 1999, pp. 1-12.

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

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

ANEXOS

Tabela: 1 - Viagens para o Maranhão (1779-1799)

Portos	Viagens	(%)
Bissau	61	30,05
Pernambuco	42	20,69
Cachéu	39	19,21
Bahia	26	26,81
Sem Identificação	16	7,88
Angola	9	4,43
Costa da Mina	3	1,48
Rio Grande	3	1,48
Benguela	1	0,49
Ceará	1	0,49
Malagueta	1	0,49
Moçambique	1	0,49
Total	203	100

Fonte: Avulsos. AHU; Visitas da Saúde-LTV

Tabela 2 - Tráfico Interno (1779-1797)

Porto de Origem	Quantidade	%	mortos
Pernambuco	3680	52,97	38
Bahia	2976	42,84	43
Rio Grande	212	3,05	1
Ceará	79	1,14	0
Total	6947	100,00	82

Fonte: Livro do Termo de Visita- Senado da Câmara;
Avulsos (AHU) (1779-1797)

Tabela 3 - Demonstrativo de Venda de Escravos aos Lavradores do Maranhão
Origem: Bissau
Embarcação: Corveta São Paulo - 1774

Quantidade/Escravo	Proprietário	Preço Unitário	Preço Total
3 escravos	Bernardino José Pereira	120\$000	360\$000
1 escravo	Bernardino José Pereira	100\$000	100\$000
1 'molequinha'	Ouvidor Miguel Marcelino	40\$000	40\$000
1 escravo	Luis Antônio de Souza	120\$000	120\$000
4 'moleques'	Luis Antônio de Souza	50\$000	200\$000
1 'molequinho'	José Vieira	40\$000	40\$000
4 escravos	Lourenço Belfort	120\$000	480\$000
2 escravos	Lourenço Belfort Filho	120\$000	240\$000
1 'moleque'	Lourenço Belfort Filho	50\$000	50\$000
1 'moleque'	Estevão de Almeida	60\$000	60\$000
4 'molecas'	Eugênio de Arouche	120\$000	480\$000
2 escravos	Leonel Cruz	120\$000	240\$000
1 escravo	Leonel Cruz	70\$000	70\$000
1 escravo	Leonel Cruz	60\$000	60\$000
3 escravos	Antônio Marinho	120\$000	360\$000
2 escravos	Antônio Marinho	100\$000	200\$000
3 escravos	João Domingos	49\$000	147\$000
1 escravo	Miguel de Moraes	120\$000	120\$000
1 escravo	Miguel de Moraes	70\$000	70\$000
1 escrava	Alexandre Pereira	120\$000	120\$000
1 'moleca'	Manuel Cardoso	120\$000	120\$000
1 escravo	Manuel da Rocha	120\$000	120\$000
2 negras	João Pereira Torres	120\$000	240\$000
2 escravos	João Albino	120\$000	240\$000
1 negra	Francisco Xavier	50\$000	50\$000
4 escravos	Antônio Moura	120\$000	480\$000
1 escravo	José de Brito	120\$000	120\$000
1 escravo	Manuel dos Santos	120\$000	120\$000
1 escravo	José de Souza	100\$000	100\$000
1 escravo	João Pereira Guimarães	120\$000	120\$000
1 'moleque'	Ricardo Nunes Leal	80\$000	80\$000
4 escravos	João Soares de Souza	120\$000	480\$000
2 escravos	José Mea (?)	120\$000	240\$000
1 escravo	José Mea (?)	100\$000	100\$000

2 escravos	Lourenço Pereira Justianiano	80\$000	160\$000
1 escravo	Lourenço Pereira Justianiano	60\$000	60\$000
3 escravos	Manuel de Araújo Souza	120\$000	360\$000
2 escravos	Manuel de Araújo Souza	100\$000	200\$000
1 'moleque'	Manuel de Araújo Souza	80\$000	80\$000
2 escravos	Agostinho de Basto	100\$000	200\$000
2 escravos	Agostinho de Basto	120\$000	240\$000
1 'molequinha'	Agostinho de Basto	30\$000	30\$000
1 'molequinha'	Agostinho de Basto	70\$000	70\$000
1 escravo	Manuel Lourenço	120\$000	120\$000
4 'moleques'	Francisco Antônio	50\$000	200\$000
1 'molequinha'	Francisco Antônio	20\$000	20\$000
3 escravos	Francisco Roiz	49\$000	147\$000
4 escravos	Francisco Roiz	120\$000	480\$000
25 escravos	Manuel Roiz	55\$000	1.375\$000
4 escravos	Manuel Roiz	120\$000	480\$000
1 escravo doente	Manuel Roiz	?	?
1 'cria que se vendeu com a mãe'	?	?	?
Escravos Negociados: 120		Valor Total: 10.389\$000 réis	

FONTE: Dias, 1970, p. 483-484 (adaptada).

**Tabela 4 - Tráfico Transatlântico para o Maranhão
(1779-1799)**

Porto de Origem	Desembarcados	%	Mortos
Bissau	10458	43,66	133
Cachéu	7196	30,04	32
Angola	3378	14,10	0
Sem identificação	2116	8,83	1
Moçambique	371	1,55	0
Benguela	211	0,88	0
Costa da Mina	184	0,77	0
Malagueta	40	0,17	0
Total	23954	100,0	166

Fonte: Avulsos-AHU; LTV

**Tabela 5: Procedências Africanas nos Registros de Casamentos
Maranhão - Século XVIII.
Livros 86, 87 e 88 (1759-1798)**

Região	Procedência
	Balanta
África Ocidental	Biafra
	Bijagó
	Bissau
	Cabo Verde
	Cachéu
	Falupo
	Fula
	Guiné
	Jeje
	Mina
	Mandinga
	Nalu
	Papel
África Central Ocidental	Angola
	Benguela
	Congo
África Oriental	Moçambique

Gráfico 1
Tráfico Transatlântico para o Maranhão - (1779 - 1799)

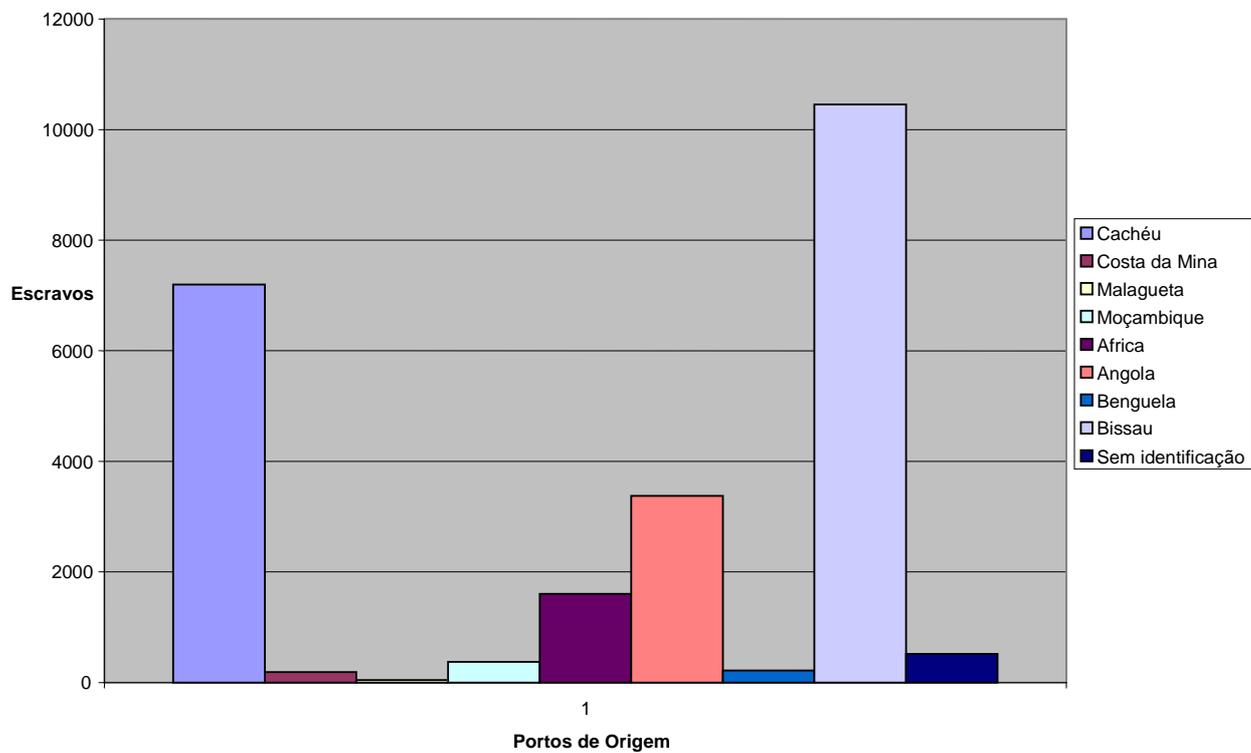


Gráfico 2
Tráfego Interno - Maranhão (1779 - 1799)

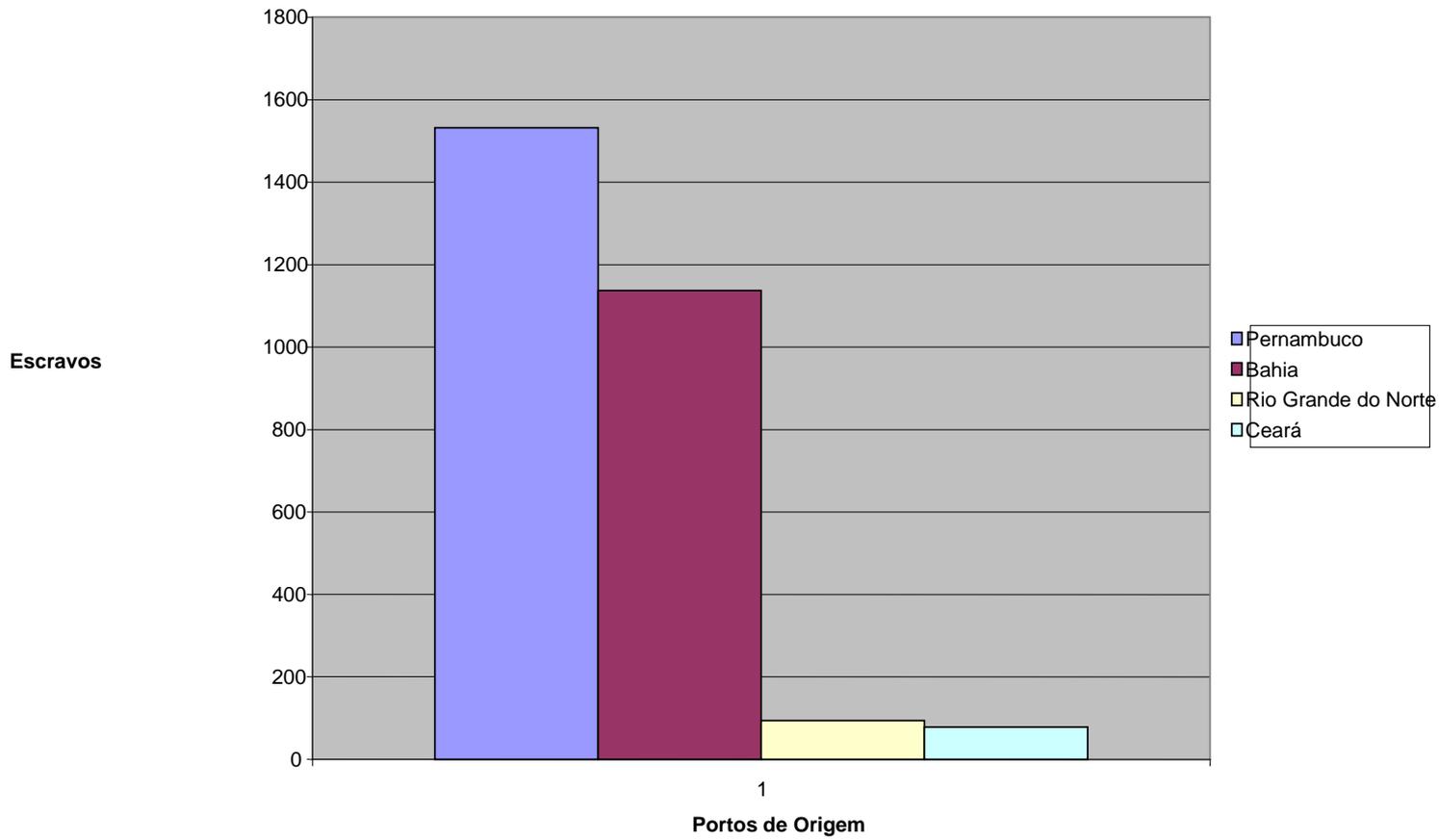


Gráfico 3
Procedências Africanas nos Registros de Casamentos
Livro 86: (1759-1773)

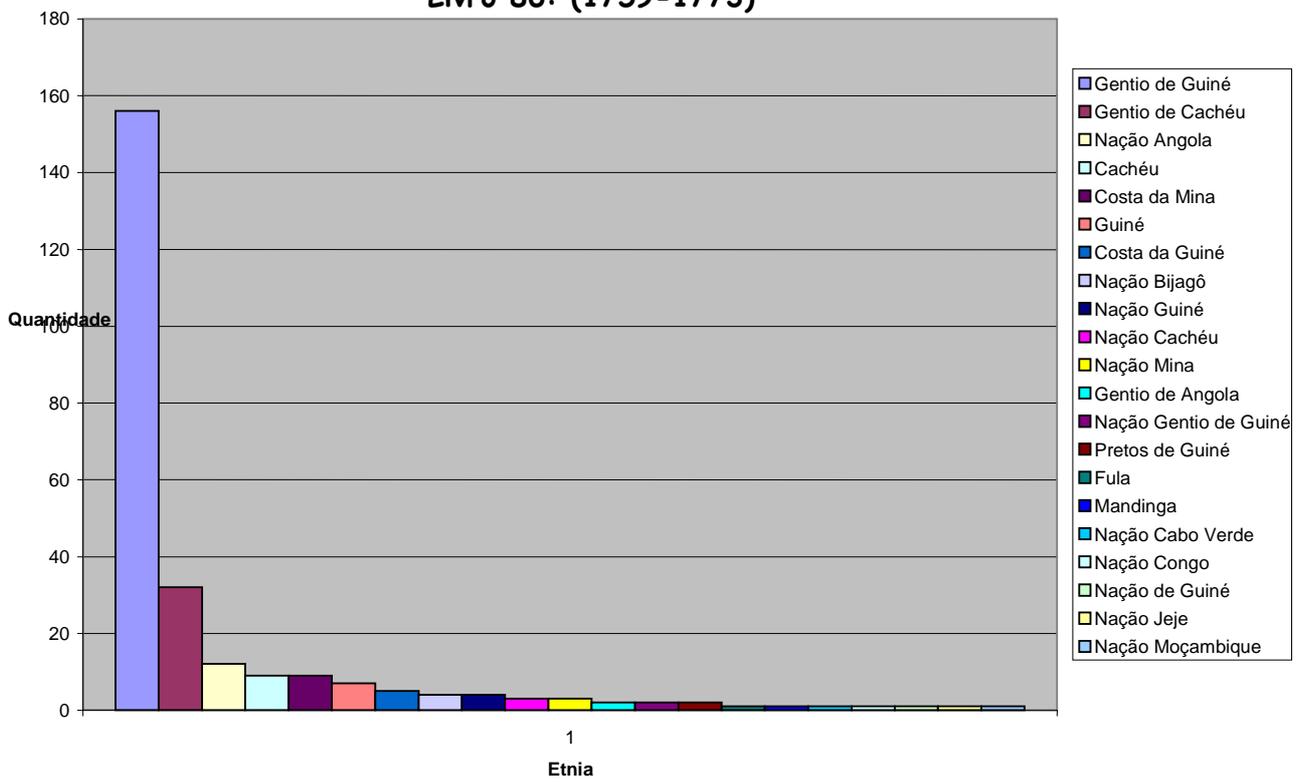


Gráfico 4
Procedências Africanas nos Registros de Casamentos
Livro 87 (1773-1790)

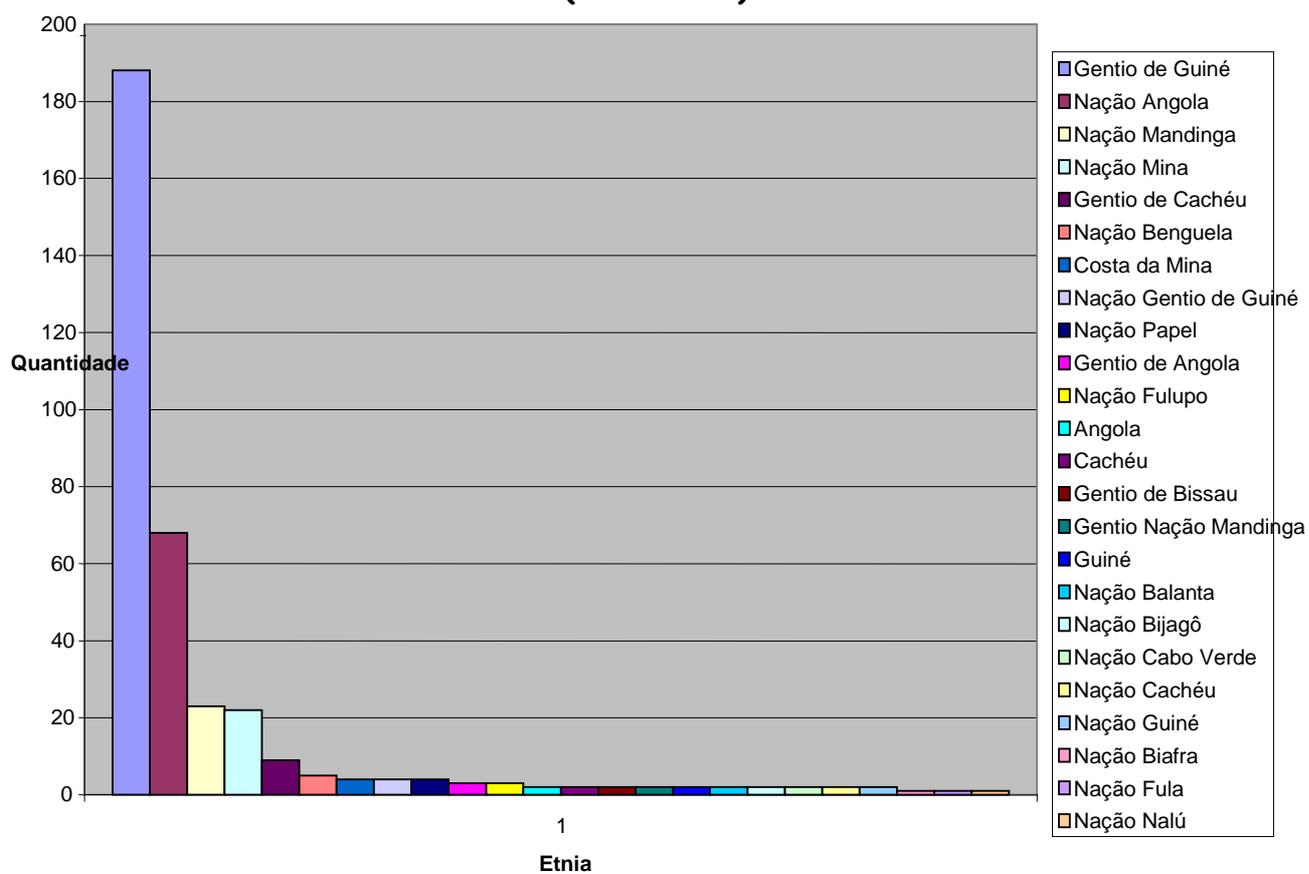


Gráfico 5
Procedências Africanas nos Registros de Casamentos
Livro 88 (1790-1798)

