UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

REINALDO DOS SANTOS BARROSO JÚNIOR

Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)

Salvador
2009

REINALDO DOS SANTOS BARROSO JÚNIOR

Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em História da Universidade Federal da Bahia, sob orientação do Professor Doutor Carlos Eugênio Líbano em co-orientação com o Doutor Flávio dos Santos Gomes.

Salvador
2009

Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)

REINALDO DOS SANTOS BARROSO JÚNIOR

Dissertação submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia – UFBA, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre.

Aprovada em: _____/_____/_____

BANCA EXAMINADORA:

_____

Prof.º Dr.º Carlos Eugênio Líbano

_____

Prof.ª Dr.ª Lucilene Reginaldo

_____

Prof.ª Dr.ª Maria José Mascarenhas

Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – UFBA, Salvador, BAHIA.

[...] se erguiam as atalaias do forte de São Felipe, também me deixei ficar horas esquecidas, debruçado no parapeito da amurada, a receber no rosto a brisa úmida que vem formar, enquanto os meu olhos se estendiam por cima das águas [...]

Josué Montello, Tambores de São Luís.

A palavra mar, em lenta pronúncia, úmida, fria, amarga. [...] Coloquemos nela um barco. O vento (este vento real que agita os cabelos) continuará o exercício impelindo o sonho e a viagem.

Bandeira Tribuzi – Obra poética.

À todos aqueles que passaram pela aventura e dificuldade de estudar em outra terra, distante e estranha, sobretudo à Tatiane da Silva Sales, que compartilhou parte da aventura e da dificuldade.

Resumo

Este trabalho pretende evidenciar a relação entre Maranhão e Alta-Guiné, território da África Ocidental, estabelecida através do tráfico de escravos durante as décadas de 1770 e 1780, questão pouco comentada na historiografia do tráfico atlântico. Esta relação pode ser primeiramente percebida através das bases econômicas determinadas pelo governo português entre as quais a Alta-Guiné insere-se no quadro de fornecimento de mão-de-obra escrava para o Maranhão e esta capitania, por sua vez, fornece arroz, algodão, e outros produtos tropicais para a capital do império, Lisboa. Estes gêneros são percebidos pelos governantes coloniais como as bases da produtividade da economia maranhense que só poderiam ser efetivadas com a presença do escravo guineense para respaldar a permanência dessa relação específica entre as duas margens do Atlântico equatorial.

Palavras-chave: Tráfico de escravos; economia de plantations; Atlântico equatorial;

Abstract

This work aims to evidence the relation between Maranhão and Alta-Guiné, West African territory, established through the slave trade during 1770's and 1780's, an issue rarely talked about in the historiography of the slave trade. This relation can be primarily perceived through the economic foundations determined by Portuguese government which Alta-Guiné is part of the framework of supply of slave labor force to Maranhão and this captaincy, in turn, provides rice, cotton and other tropical products to the empire's capital, Lisbon. These genres are perceived by the colonial leaders as the foundation for productivity of the Maranhão economy which could only be put into effect with the presence of the Guinea slave to support the permanence of this connection between the two sides of the equatorial Atlantic.

Keywords: Slave Trade; economy of plantations; equatorial Atlantic.

AGRADECIMENTOS

A fundação de Amparo a pesquisa do Estado da Bahia que patrocinou esta pesquisa e a produção desta dissertação através da concessão de uma bolsa de mestrado.

Agradeço aqueles que participaram do processo de orientação. Primeiramente ao professor Doutor Carlos Eugênio Líbano pela orientação, troca de materiais de pesquisa e a atenção dedicada. E, posteriormente, ao professor Doutor Flávio dos Santos Gomes pela co-orientação, (e, também, pelos anos de acompanhamento na produção de materiais, pesquisas e pela disponibilidade de tempo no acompanhamento desta dissertação).

Agradeço aqueles com Luís Nicolau Parés pela paciência e pelas colaborações fortuitas. A professora Maria Jozé pelas contribuições com o trabalho. Ambos participaram da banca de qualificação. Agradeço ainda a Lucilene Reginaldo, sobretudo, por aceitar fazer parte da avaliação deste trabalho.

Ao senegâles Ibrahima Thiew e a João José Reis pela disposição de textos importantes para este trabalho. A Sérgio Figueiredo Ferreti e a Mundicarmo Ferreti, professores e pesquisadores da federal do Maranhão, pelos apoios, idéias e informações ocasionais que muito contribuíram para esta pesquisa.

A Dona Helena Espínola, diretora do Arquivo Público do Estado do Maranhão, mullher competente e excelente pesquisadora. Igualmente, a Carlos Franco Liberato Souza, professor da federal de Sergipe, pelas oportunidades de pesquisa junto aos livros da secretaria de governo.

Agradeço a Maria Hilda Boqueirão, professora do departamento de história da federal da Bahia, pelo forte incentivo num momento de fraqueza e de ansiedade em retornar ao lar quase desistindo desta produção.

Agradeço a Tatiane da Silva Sales (Obrigado companheira!!) e a minha mãe.

Agradeço a Antonio Evaldo, Viviane Barbosa e Tatiana Reis pela força, carinho, e gentileza prestadas nas minhas etapas iniciais de processo seletivo do programa de mestrado e moradia em Salvador. Disponibilizaram tempo, palavras amigas maranhenses e objetos que vieram a compor meu primeiro espaço de moradia na vida e numa terra estranha. Ao meu amigo piauiense Mairton Celestino, indicou-me moradia e ajudou com importantes conselhos.

Agradeço aos meus amigos baianos, o academico André, o chapeleiro Igor, a marotinha Gisele pelos momentos de amizade e companheirismo proporcionado. Agradeço a Alexander Trentin por ter me acolhido junto a família. Agradeço ao intelectual orgânico Zòzimo Trabuco, pelas sábias palavras budistas e a polida amiga Adriana. A Sandra uma das minhas primeiras amigas baianas com a qual muito me identifiquei. A Ana Paula Miranda da Hora pelo apoio, amizade, conselhos na terra baiana. Aos outros colegas do mestrado: Caio, Glaucymara, Bruna, Adriana e Luciano.

Agradeço aos amigos maranhenses Wheriston e Cida pelas cobranças e adequados momentos de silêncio que tanto me estimularam a continuar no caminho do mestrado. Ao meu amigo Paulo Câmara pelos momentos de discontração frente à tensão da escrita acadêmica. Ao amigo Fábio pelo tradicionalismo frenético. À minha grande amiga pedagoga Odirlene.

As minhas amigas guineenses Vanessa, Fanta Sonco e Artemisa Cande. Aos amigos do Centro de Estudos Afro-Orientais: Paulo, Carlos Lito, Orlando e muito outros.

Por último, mas não menos importante, ao Bairro da Saúde, em Salvador, onde escrevi inúmeras páginas deste trabalho.

Sumário

1 - INTRODUÇÃO.....14

2 - ECONOMIA E POLÍTICA ADMINISTRATIVA DO IMPÉRIO PORTUGUÊS SETECENTISTA: Portugal, Alta-Guiné e Maranhão sob o signo do Atlântico.....24

2.1 Maranhão: miséria de uma capitania ou fortuna de uma companhia?.....32

2.2 O Comércio interno de escravos e o fornecimento na Alta-Guiné.....38

2.3 Ghana, Mali e Kaabu.....43

3 - LICENÇAS OCÊANICAS: O Maranhão colonial no Mundo Atlântico e na América Portuguesa (1775-1800).....51

3.1 - Das Guianas a São Roque – Os estados do norte da América Portuguesa Colonial.....52

3.2 - Corsários e Invasões no Império Português, nas duas margens do Atlântico Equatorial.....59

3.3 - O estado do Maranhão e Piauí com a Alta-Guiné: Entre Portos e Navios.....66

4 – ARROZEIROS DAS MARGENS ATLÂNTICAS: Africanos da Guiné na rizicultura maranhense (1775-1787).....79

4.1 - Arroz de Veneza no Maranhão.....80

4.2 O escravo trabalhador e a produção de arroz nas Américas.....90

4.3 Guiné, Angola e Mina: casando escravos e identificando territórios.....96

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....108

BIBLIOGRAFIA.....111

Lista de Ilustrações

Ilustração 1 – Alta-Guiné.....40
Ilustração 2 – Território Kaabunké na Alta-Guiné.....46
Ilustração 3 – As correntes do Atlântico.....52
Ilustração 4 - Áreas de produção do arroz e do algodão na capitania do Maranhão (1770-1790).....82
Ilustração 5 e 6 - Anúncios de venda de escravos especialistas na produção de arroz (1760 e 1785).....92

Lista de Tabelas

Tabela 1: Modos de viagem na América Portuguesa a partir de São Luís (1786-1793).....55
Tabela 2: Quantidade de embarcações por Portos de Embarque para São Luis (1775-1800).....72
Tabela 3: Produtos exportados a partir do porto de São Luís em 1788.....81
Tabela 4: Designações e territórios registrados no Livro de Registros de Casamentos 87 (1774-1790) 101

Lista de Siglas

APEM – Arquivo Público do Estado do Maranhão

SGE – Secretaria de Governo do Estado do Maranhão

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

CGCPM - Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão

TVS – Termo de Visita de Saúde

LRP – Livro de Registro de Passaportes

LRC – Livro de Registro de Correspondências de Governadores

AA – Arquivo da Arquidiocese

LRCA – Livro de Registro de Casamentos da Arquidiocese

1 - INTRODUÇÃO

A diáspora africana, independente dos pesados sentidos políticos e ideológicos que abarca, construiu uma cultura afro-americana (ou africano-americana) e o Atlântico foi seu vetor. A primeira e mais forte imagética de propagação da diáspora pelo Atlântico foi o tráfico de escravos[1], através do oceano cruzaram embarcações, intituladas durante o século XIX de tumbeiros, que carregavam uma quantidade variada de escravos africanos para o chamado "Novo Mundo" onde iriam sustentar o sistema de exploração colonial instituído pelas metrópoles européias. Nestes carregamentos ocorriam, ocasionalmente, perdas de cativos aprisionados no continente africano em virtude de doenças, de maus tratos, ou ainda, pelo mau acondicionamento nas embarcações e excessivo volume que excedia o limite previsto pela arqueação respectiva das naves e pelo estabelecido nas normas dos Estados-Nações.[2]

A diáspora, predisposta pelo próprio africano e comercializado pelo europeu nas Américas, consumiu cerca de quinze milhões de africanos e africanas. "O tráfico de escravos através do Atlântico foi um dos grandes empreendimentos comerciais e culturais que marcaram a formação do mundo moderno e a criação de um sistema econômico mundial". Os cativos africanos adentraram em cada um dos aspectos culturais, sociais, econômicos e políticos da vida no Brasil – destaque no consumo de escravos dentre as colônias americanas – anteriormente dividido em Estado do Brasil, Estado do Grão-Pará e Rio Negro e Estado do Maranhão e Piauí. Estes escravos mantiveram em seu interior uma economia movimentada pelos cativos negros, eram "engenhos, fazendas, minas, cidades, plantações, fábricas, cozinhas e salões, os escravos da África e seus descendentes imprimiram marcas próprias sobre vários outros aspectos da cultura material e espiritual deste país, sua agricultura, culinária, religião, língua, música, artes, arquitetura..."[3]

---

[1] A diáspora africana é fortemente utilizada conforme as palavras de Paul Gilroy num "empreendimento político, histórico e filosófico" valorizando parentescos, contextualizado histórias, reescrevendo ídolos. Além disso, a diáspora africana não se limitou ao acontecimento imediato do tráfico de escravos, houve movimentações sucessivas de indivíduos durante o século XIX e XX, neste último, sobretudo nas décadas de 50 e 60 com o ingresso de africano em universidades dos Estados Unidos, Inglaterra e até mesmo Brasil. Sobre os diversos sentidos da diáspora africana ou da diáspora negra consultar GILROY, Paul. **O Atlântico Negro**. São Paulo: Editora 34, 2001. pp. 17-25.

[2] O exemplo disso foi o governo português através das medidas tomadas por D. João II, D. Manuel e D. João III. Sobre isso consultar SALVADOR, José Gonçalves de. **Os magnatas do tráfico negreiro** (séculos XVI e XVII). São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1981, pp 93-117.

[3] REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fim**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

Ordinariamente recuperamos estas raízes, evidenciamos estas origens por questões ritualísticas ou interesses ideológicos: primeiramente, os discursos baseavam-se em ideais de unidade cultural dos africanos e na homogênea dos povos que chegavam ao novo mundo; e, posteriormente, em estudos mais atuais, sobressaltaram-se peculiaridades regionais, influências específicas, relações de proximidades entre o continente África e o país Brasil[4]. A Bahia foi (é) então influenciada por um agrupamento "jejé", raramente mencionado em outros territórios; os cariocas pelos bantos, pois o Rio de Janeiro nutria relações especiais com o espaço territorial angolano e moçambicano; e, o Maranhão alimenta uma célebre herança Mina ou "Fanti-Ashanti" graças a escravos saídos dos portos da Costa da Mina, de reinos próximos ao litoral do Castelo de São Jorge da Mina. O Maranhão, neste cenário, um dos principais consumidores da mão-de-obra cativa africana, sobretudo, a partir da construção da famigerada Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, extendeu relações de proximidade na economia do trafico com os impérios e régulos da costa do Ouro, do Marfim e da Costa dos Escravos fundamentando a herança Mina entre os maranhenses.

Esta herança é inegavelmente presente, sobretudo, a partir da existência física das famosas Casas das Minas: Casa de Nago e Casa Fanti-Ashanti e suas periódicas expressões dos ritos afros na cultura maranhense. Entretanto, ocasionalmente, manifestações dispersas de uma herança pouco conhecida, uma herança iorubana de regiões africanas como Senegâmbia e Guiné-Bissau aparecem entre aqueles pertencentes a casas de ritos afros e religiosidades tradicionais. Se muitos dos escravos oriundos da costa da Mina deram base para uma expressiva herança jejé e nagô, os escravos de uma região mais a noroeste desta, Alta-Guiné, (pois a Costa da Mina era o Baixo-Guiné) participaram, tal como os negros minas, da herança cultural afro no Maranhão. Vitoriana Tobias Santos, a famosa mãe Dudu, matriarca da casa de Nagô, "conhecia a origem africana de seus avós maternos, que diziam serem balanta, bijagó, nalu e manjaro".[5] Em conversa com os antropólogos Mundicarmo e Sérgio Ferreti mencionaram que num vídeo de Glória Moura sobre quilombos de Santa Rosa e Itapecuru, interior do Maranhão, aparece uma mãe-de-santo falando de um tempo passado "dos cambindas e bijagos". Todas estas designações remetem ao

[4] No primeiro capítulo da reedição de "o Nascimento da Cultura Afro-Americana" de Mintz e Price pela editora Pallas é evidenciado as correntes interpretativas da influência africana na cultura americana. O mesmo é feito rapidamente enfocando a religião afro no *prefácio* do livro de Nicolau Parés, "A formação do Candomblé: História e ritual da nação Jejé na Bahia".

[5] FERRETTI, Sérgio Figueiredo de. *Andressa e Dudu: Os jejé e os nagô: apogeu e declínio de duas casas fundadoras do tambor de mina maranhense.* SILVA, Wagner Gonçalves da. **Caminhos da Alma: memória afro-brasileira.** São Paulo: Sumus/Selo negro, 2002. p. 30.

espaço territorial da África Ocidental, especificamente à Alta-Guiné, com o qual o Maranhão mantinha contato através do tráfico de escravos durante a segunda metade do século XVIII.

Neste momento dos setecentos, o contato foi primeiramente mantido pela companhia de comércio monopolista que dominava as capitanias do Maranhão e Grão-Pará – território norte da América Portuguesa, e parte da África Ocidental, sobretudo, os portos de Cacheu e Bissau onde eram embarcados escravos dessas denominações. Posterior a falência da Companhia de Comércio, surgiu um contrato particular denominado de Contrato de Cacheu, novamente, sacramentando a relação entre o a costa da Alta-Guiné e a capitania do Maranhão. O acordo era legítimo e a entrada de escravos da região africana era real, entretanto, não é o objetivo deste trabalho aprofundar qualquer discussão sobre as influências dos negros da Alta-Guiné no estado do Maranhão, mas evidenciar sua presença no passado do estado, até então, particularmente esquecido, para tanto pretendo relacionar a carência de mão-de-obra no território da capitania do Maranhão com a oferta de escravos na África Ocidental formando uma região atlântica específica de tráfico de escravos, uma região equatorial no Atlântico para carreação de cativos africanos.

Recentemente, tomei conhecimento sobre um trabalho escrito em 2006, uma dissertação de mestrado, evidenciando as designações existentes na capitania do Maranhão durante a segunda metade do século XVIII. O trabalho de Marinelma Costa Meireles intitulado *Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista* é extremamente inovador ao identificar a composição étnica dos escravos em São Luís.[6] Contudo, de forma diferenciada, este trabalho aqui apresentado, *Nas rotas do atlântico equatorial*, se centrará num esboço da relação direta entre os portos de Cacheu e Bissau na África Ocidental – contextualizando sua existência – e o porto de São Luis. Portanto, o trabalho desenvolver-se-á sobre dois pontos essenciais para sedimentar a relação existente entre estes dois locais das margens do Atlântico, costa da Alta-Guiné e costa do Estado do Maranhão e Piauí. O primeiro ponto concentrou-se na navegabilidade do Atlântico, definindo rotas, estabelecendo conexões, movimentações, separando territórios vizinhos e unindo espaços distantes. O segundo ponto focalizou-se no setor administrativo das duas capitanias coloniais o qual revelará certa preferência por escravos de determinadas "nações" africanas oriundas dos portos de Bissau e Cacheu durante estes trinta anos, evidenciando uma lógica de causa e efeito, na qual os escravos da Alta Guiné aparecem como uma parte fundamental da produção do Maranhão o que ocasionou

[6] MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista.** Dissertação de Mestrado: UNB, 2006.

por sua vez uma presença significativa em meio a comunidade de escravos dos termos de procedência referentes ao território da África Ocidental.

A divisão do texto foi efetuada em três partes. O primeiro capítulo "*Economia e política administrativa do império português setecentista: Portugal, Alta-Guiné e Maranhão sob o signo do Atlântico*" trabalhará com a perspectiva de ligação estabelecida através do Atlântico. O imenso oceano que ao mesmo tempo sinalizava como um espaço de distância entre continentes mostrava-se também como um elo entre suas margens. São Luís e o Maranhão, aparecem (neste oceano?), como pontos das margens, portos, e, portanto, partes de um conjunto de relações portuárias onde desembocavam influências trazidas pelo oceano. Serão evidenciadas relações de importante cunho para a formação do Atlântico Sul: Rio de Janeiro e Angola; Bahia e Costa da Mina e, assim por diante. A partir desta percepção será mostrado o contexto Atlântico Equatorial no qual o Maranhão se insere relacionando-se com um grupo de localidades: Lisboa; Alta-Guiné. Desta forma, o capítulo irá contextualizar o Maranhão, a Alta-Guiné e Lisboa em meio à rede de conexões do Atlântico ligando-os através da relação de exploração mercantilista existente a partir de Portugal sobre suas colônias. Lisboa aparecerá como o centro do Império Português, ponto convergente das embarcações portuguesas oriundas de capitanias como o Maranhão carregando passageiros e insumos produzidos na capitania com a colaboração da mão-de-obra escrava procedente da Alta-Guiné, território da África Ocidental, que se conectava com um intenso comércio interno africano de especiarias, alimentos, objetos e escravos.

O segundo capítulo, ***L**icenças Oceânicas: O Maranhão colonial no Mundo Atlântico e na América Portuguesa (1775-1800),* começa pelo porto de São Luís, a partir dele saíram uma grande quantidade de pessoas do Maranhão para diferentes localidades do Império Português demonstrando certa mobilidade dos indivíduos, assim como uma preferência por alguns espaços (Lisboa) em detrimento de outros (Ceará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro) e rotas diversas de movimentação dos sujeitos. No mesmo porto chegavam, constantemente, embarcações oriundas de espaços diversos, a maior parte procedente dos portos de Cacheu e Bissau na África Ocidental e do Estado do Brasil para a comercialização de cativos africanos em São Luís por meio de rotas estabelecidas nas travessias. Contudo, apesar da origem diversificada das embarcações, os governantes da época pareciam nutrir certa preferência pelas naves com escravos vindos diretamente da Alta-Guiné sustentando certo repúdio pelas embarcações com cativos trazidos dos portos do Brasil. Além disso, o capitulo apontará, ainda, a quantidade de

africanos em média que adentravam o porto, o tempo de viagem das naves e algumas escalas feitas em locais predeterminados. A partir da entrada e saída destes navios no porto de São Luís é facilmente perceptível a comercialização de produtos diversos e o oferecimento de serviços diferenciados, ou seja, uma nave participante do tráfico de escravos para o Maranhão poderia transportar, também, mercadorias de São Luís para a África ou Lisboa e ainda conduzir passageiros – muitos eram os produtos comercializados e serviços oferecidos no porto de São Luís.

No último capítulo, "*Arrozeiros das margens atlânticas: Africanos da Guiné na rizicultura maranhense (1772-1787)*", analisarei a atenção dada pela administração do Estado do Maranhão e Piauí à questão da produção do Maranhão com o objetivo de atender os pressupostos do mercantilismo português. Os governadores e capitães-generais do Estado do Maranhão e Piauí no período de 1775 a 1793, Joaquim de Melo e Póvoas, Antonio de Sales Noronha e José Teles da Silva, escreviam em suas cartas à corte portuguesa a necessidade de escravos originários dos portos de embarque de Cacheu e Bissau com o intuito de dinamizar a produção do arroz do Maranhão, pois acreditava-se que o "escravo de cacheu" era o melhor para a rizicultura. Havia uma crença estabelecida no Atlântico que os escravos originários da costa da Alta-Guiné eram excelentes produtores de arroz – uma forma de mão-de-obra qualificada da rizicultura – em parte pela existência de um arroz especifico cultivado a séculos na África Ocidental e em parte pela divulgação contínua dos atributos dos africanos desta região pelos traficantes de escravos. Essa crença era compartilhada pelos governadores Joaquim de Melo e Póvoas e José Telles da Silva, pois quando demonstravam-se preocupados com o desenvolvimento da colônia do Maranhão e Piauí acusavam a relação imediata entre o braço "qualificado" dos africanos da Alta-Guiné e a otimização da produção de arroz da capitania maranhense. Esta parte incluirá, ainda, um rápido olhar sobre a composição étnica da comunidade da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, centro da capitania, observando as etnias africanas presentes e sua porcentagem para destacar a participatividade das etnias da Alta-Guiné na composição étnica dos africanos da freguesia de Vitória.

Sobre a documentação

A documentação existente sobre este tema do século XVIII é bem vasta e relativamente disponível. Atualmente, no que diz respeito ao estudo da diáspora negra enfocando

espaços de saída de escravos com territórios específicos de chegada dos cativos – úteis para os continentes americano e africano – as possibilidades são múltiplas. E a partir da documentação da escravidão pode-se recuperar "os nomes [dos escravos] e os de seus respectivos senhores, a idade, seus ofícios, suas doenças, informações sobre famílias escravas, às origens, incluindo às vezes a sua etnia, e, finalmente, os seus valores de mercado". Portanto, é capaz atualmente, a partir da documentação, recuperar a trajetória de um escravo ou de uma comunidade negra nas Américas, ou ainda, perceber possíveis laços de parentesco entre africanos e seus descendentes no "Novo Mundo". "Há uma imensa quantidade de documentos – inéditos ou não – que trazem dados preciosos sobre a vida dos escravos nos países americanos e que estão à espera de estudos mais aprofundados".[7]

Além da vida e trajetória da comunidade escrava nas Américas a documentação é capaz também de apontar parte do perfil do tráfico de escravos tanto nas margens quanto nas áreas do oceano e de certa economia material e imaterial do tráfico de escravos evidenciando moedas de trocas, argumentação e justificação no fornecimento de escravos, atributos e qualidades das "peças" vendidas com o intuito de inflacionar ou barganhar os valores aplicados, companhias e contratos existentes a partir deste trafico e outras pequenas situações, como dias de viagem transcorridos entre um ponto e outro, possíveis conexões para aquisição de mantimentos, "peças" ou/e passageiros, doenças e mortandade dos escravos, as arqueações das embarcações, assim como sua tonelagem e as estratégias usadas pelos traficantes durante a travessia do oceano.

Na confecção deste trabalho usei especificamente as documentações do Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM). Neste, alguns livros do acervo da Secretaria de Governo como os Registros de Passaportes, os livros de registro das correspondências trocadas entre os governadores do Estado do Maranhão e Piauí com outras autoridades, os Termos de Visita de Saúde; e, o livro de Registro de Casamentos do período em questão neste trabalho do acervo da Arquidiocese do Maranhão existente no mesmo arquivo estadual. O título desses livros não vai em negrito?

Os documentos da secretaria de governo englobam os ofícios, relatórios, registros, despachos, provisões, e todo o corpo documental existente em cada uma de suas repartições responsáveis pela instrução pública, pela segurança e justiça, etc. Dentre estes, dois foram utilizados de forma serial, organizados conforme a cadência de informações: os livros de

[7] HALL, Gwendolyn Midlo. *Cruzando o Atlântico: etnias africanas nas Américas*. In.: **Topoi**. V. 6, nº 10, jan-jun 2005, p. 30.

registros de passaportes; e os de registros de termos de visita de saúde; pois, a repetição de determinadas informações presente nestes livros denotam uma preferência e apontam para uma regularidade contínua no contato entre Maranhão e Alta-Guiné.

No caso do *Livro de Registro de Passaportes* nº 39 possui registros de passaportes passados a diversas pessoas moradoras do Maranhão e visitantes ocasionais sendo recolhido dos mesmos: nome do passageiro e do acompanhante; data do passaporte; destino; embarcação no qual foi realizado a viagem; mestre ou capitão da embarcação e alguma observação conveniente ao momento de escrita, o motivo da viagem (como o degredo), onde o viajante iria fazer conexão e, ocasionalmente, sua profissão. São de redação curta, objetiva e direcionada, demonstram a movimentação dos indivíduos dentro do império português e as suas formas e estratégias de movimentação.

Os *Termos de Visita de Saúde* eram prerrogativas de segurança contra as infestações atlânticas, contra todo o tipo de doença infecto-contagiosa que pudesse prejudicar e matar os moradores de São Luís. Após o navio de escravos chegar na costa, ele esperava longe do porto na Ponta D'Areia (uma saliência de terra reentrante no oceano a poucos quilômetros do porto da Praia Grande) por uma pequena embarcação com fiscais de saúde os quais iriam avaliar o carregamento de escravos e destacar a possibilidade de contagio em terra e, ocasionalmente, decretando quarentena nas embarcações mais perigosas para a saúde dos moradores (apesar de constantemente, os traficantes burlarem a fiscalização e comercializarem seus escravos apesar do perigo iminente carregado pelos mesmos). Os dados colhidos foram: tipo, procedência e nome da embarcação; capitão, mestre ou dono da mesma; data do termo; dias de navegação entre a origem e a chegada; e, a quantidade de escravos vindos com a embarcação. Estes termos de visita eram inicialmente dois livros separados, um preservado no APEM a alguns anos e referente aos anos de 1790 a 1795, o outro, recentemente adquirido existente a algum tempo com uma datação oxidada de 1775 a 1810, mal conservado pelo "dono" anterior, oxidado, sujo, extremamente deteriorado com dados complicados de serem coletados perdendo-se ocasionalmente nomes de navios, mestres, quantidade de escravos, portos de origem e, por conseqüência, contabilizar um número preciso de escravos entrando no porto de São Luís entre os anos de 1775 e 1800 tornou-se impossível. Com o passar da pesquisa ficou claro de que se tratava de um livro só, provavelmente separado pelo mau manuseio e pelas más condições de acondicionamento antes de chegar ao APEM.

Estes dois, os passaportes e os termos de visita, formam um panorama de movimentação no Atlântico Equatorial, reproduzindo, em parte, uma lógica historiográfica clássica de movimentação na qual as naves saem do porto de São Luís rumo a Lisboa, carregados de insumos, passageiros e pequenas amostras (para um novo investimento na região colonial do Maranhão); de Lisboa para Alta-Guiné, com degredados e provisões para o Maranhão; e, por fim, da Alta-Guiné para o Maranhão com os escravos responsáveis pelo cultivo da lavoura.

Num outro fundo documental, os *Livros de registro das correspondências trocadas entre os governadores do Estado do Maranhão e Piauí e outras autoridades*, no qual as informações não se repetem constantemente e aparecem notícias novas e debates diferenciados e instigantes feitos através de transcrições de cartas com conteúdos bem diversificados mencionando despachos, discussões de correspondências entre os administradores do Estado com os outros estados da América Portuguesa, Grão-Pará, Brasil e, claro, Portugal; assim como, pequenas notificações e transcrições de editais publicados, alvarás de solturas, mandatos de nomeação, cartas relatórios sobre as embarcações que saíam do porto em direção a Lisboa e o que continham. Explorei aqui as cartas trocadas entre a administração lisboeta e os governadores do Estado e aquelas que mencionavam o carregamento das embarcações (arroz, algodão, madeira, etc.) para trabalhar com a lógica de produção mercantilista e, em especial, a questão da rizicultura. Estes livros demonstram uma relação relativamente constante entre os governadores deste Estado (Joaquim de Melo e Póvoas, Antonio de Sales Noronha e José Teles da Silva) e o poder Real comprometendo-se com a execução do projeto colonial e corroborando com novos investimentos e explorações.

Ainda como parte de uma documentação serial, tal como os termos de visita e os registros de passaporte, onde a repetição de certas informações são indicadores da prioridade de certos grupos, objetos, coisas e nomes em detrimentos de outros, foi utilizado um livro de casamento do acervo da Arquidiocese do Estado do Maranhão. O *Livro de Casamentos* engloba os anos de 1773 até 1790 contabilizando 270 casamentos de africanos com outros africanos ou com crioulos, descendentes de africanos, e índios. Os livros de registros da arquidiocese (batismos, casamentos e óbitos) seguiam critérios simples, mas extremamente valiosos de informação. Eram compostos com o nome do indivíduo, as ações praticadas sobre esse e quem estava presente na prática do rito em questão. Ou seja, se batismo fosse, quem fora batizado, filho de quem, quem eram os seus padrinhos e parentes presentes. Quando casamento, com quem um

dos conjugues se casariam, qual a idade, de quem era filho ou filha, quem eram as testemunhas para afirmar o enlace do casal. E quando óbito, quais os sacramentos aplicados, se confessou antes de morrer, como se deu sua morte, qual o tipo de tratamento mortuário feito; e, assim por diante.

Nesses livros informações sobre a procedência dos indivíduos eram corriqueiros, apesar de um ou outro registro deixar de fazê-lo. As pessoas ali relacionadas podiam vir de localidades como Lisboa, Coimbra, Évora, Cabo Verde, Guiné, Pará, e, até mesmo, de Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Essas informações eram colocadas ocasionalmente acompanhadas do termo “natural” como em “natural do Porto”, “natural de Coimbra” e assim por diante. O mesmo se refletia nos africanos, “natural de Caxeu”, “natural de Guiné” ou especificando a palavra gentio, como sinal de ainda não haver se convertido a religião cristã católica; "gentio de Cacheu", "gentyo de Guiné". A repetição das chamadas “nações” africanas são indicadores de portos de procedência e, portanto, evidenciam os territórios de origem – a partir disto o objetivo é perceber uma comunidade escrava originária da Alta-Guiné.

Portanto, a maior parte da documentação aqui utilizada foi organizada de forma serial, observando padrões de cadência das denominações relacionadas dentro do material capazes de denunciar um padrão de movimentação no Atlântico enfocando o aparecimento constante de portos e naves para tentar perceber certa rotina de movimentação entre Maranhão, Lisboa e Alta-Guiné e um fornecimento próximo e constante de escravos a partir da África Ocidental para a dita capitania. O restante foram cartas onde uma leitura mais atenta e acurada tornou-se necessária, analisando os discursos, falas e comentários, para logo em seguida justapor com uma historiografia referente ao período e a partir daí retomar possíveis crenças e objetivos mantidos pelos governadores do Estado do Maranhão e Piauí. Por meio destes indícios o objetivo é remontar o percurso de uma relação entre duas margens do império português e evidenciar uma rota no Atlântico Equatorial, enfocando as correntes oceânicas, os anseios dos governadores e a presença dos guineenses no Maranhão do final do século XVIII.

2.0 ECONOMIA E POLÍTICA ADMINISTRATIVA DO IMPÉRIO PORTUGUÊS SETECENTISTA: Portugal, Alta-Guiné e Maranhão sob o signo do Atlântico

> As duas cidades de Lisboa e Porto podem ser consideradas justamente como os dois olhos de Portugal, pois aqui é o centro de todas as riquezas do país de todo o comércio com nações estrangeiras e suas próprias possessões no Brasil; sobre as quais permanece a dependência, de modo especial, de sua própria existência como povo e o apoio imediato para o trono.
>
> **Arthur William Costigan,**

viajante britânico do século XVIII.[8]

A cidade de Lisboa era, provavelmente, das mais expressivas cidades do Atlântico durante o século XVIII. Centro cosmopolita. Praça mercantil de inúmeros viajantes para trocas freqüentes. Núcleo administrativo do império português. Além dela, as cidades de Porto e Coimbra, suas vizinhas, e a região de Algarve, também possuíam grande movimento, mas o destaque maior era de Lisboa – o centro de convergência, sobretudo, dos produtos advindos das colônias como o algodão e o arroz advindos da capitania do Maranhão, no norte da América Portuguesa. A capitania do Maranhão era colônia de Portugal, parte do Estado do Maranhão e Piaui, constituído em 1772. Deste estado zarpavam rumo ao epicentro dos negócios de Portugal uma média de 21 naves[9] por ano parte das mais de 800 embarcações que chegavam ao Tejo no último decênio do final do século XVIII.[10]

As naves que saiam do estado do Maranhão e Piaui carregavam expressivas quantidades de produtos agrícolas para Lisboa: sacas de algodão, cacau e arroz, paneiros de goma, gergelim e farinha e outros produtos como vaquetas, atanados e toras de madeira. Além disso, estas naves na travessia entre São Luís e Portugal levavam ainda passageiros, pois era contumaz as embarcações utilizadas no transporte de mercadorias também transportarem viajantes. Os passaportes emitidos em São Luís, capital do estado, para diversos indivíduos, expressam um claro privilégio pela capital do império em detrimento de outras localidades na América Portuguesa: dos 408 passaportes emitidos entre o começo de 1786 e o fim de 1793,[11] 227 passaportes foram registrados com o destino traçado para Lisboa equivalendo a 55,5% do total de passaportes emitidos – o restante dividia-se entre as várias paragens da própria América Portuguesa (Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Pará, etc.) e dois ou três passaportes passados para as Cidades do Porto e Coimbra.

O certo privilégio era fundamentado primeiramente pela posição geográfica estratégica na qual a cidade de Lisboa se localizava: saída do extenso rio Tejo e entrada do oceano Atlântico; além disso, o fato de ser a capital do então segundo (depois da Espanha) maior império da época moderna despertava uma intensa atração. Este imenso império cobria um vasto

[8] MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: paradoxo do iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 40.
[9] Utilizaremos ocasionalmente a expressão nave para embarcação como sinônimo. A media de embarcações retirada e utilizada neste trabalho foi construída a partir do números de embarcações com base nos livros 11, 12 e 13 da Secretaria de Governo do Maranhão existentes no Arquivo Público do Estado do Maranhão.
[10] MAXWELL, Op. Cit. p. 40.
[11] Conforme Livro 39 – Livro de Registro de Passaportes. Secretaria de Governo do Maranhão. APEM..

território do globo no século XVIII: América do Sul, África, Ásia; eram partes de sua possessão. O império que começara a partir do século XV havia chegado ao clímax dos acontecimentos e da expansão de seu território no setecentos.

> Dentro desses amplos parâmetros cronológicos desdobraram-se as lutas do século XVIII: o conflito da tradição com as forças da mudança e da inovação, a luta entre a religião antiga e o racionalismo novo da idade da lógica, o desejo de voltar a ser grandioso com base na riqueza da América do Sul, mas com a nostalgia sempre presente das glórias passadas do Oriente, o conflito entre meios despóticos e objetivos esclarecidos. E foi também dentro dessa moldura que ocorreram os eventos que pontuaram a época: a exploração do interior da América do Sul, a descoberta de ouro no Brasil, os cerimoniais suntuosos do novo patriarcado de Lisboa, os espetáculos cruéis da Inquisição, o terremoto de 1755, a expulsão dos jesuítas, a reconstrução de Lisboa. [12]

Logo, Lisboa passou, no século XVIII, por expressivas demonstrações de grandiosidade e emblemática soberba enquanto capital do império. Sobretudo, na segunda metade do século XVIII a partir do grande terremoto de Portugal, seguida da reconstrução da cidade. O terremoto de Lisboa ocorreu no dia 1º de novembro de 1755 (o dia de Todos os Santos em Portugal) que provocou o destruição de grande parte da cidade e da região do Algarve seguido este pela existência de um *tsunami* que arrasou as regiões litorâneas– independente disto o índice populacional de 150 mil manteve-se o mesmo até 1780 enquanto a cidade do Porto subiu para 40 mil. Após isto, a construção da cidade e o incremento político administrativo do império levou ao auge das representações imagéticas da embocadura do Tejo e Lisboa voltou a ascender na imagética do Atlântico. [13]

Esta imagética de soberba foi possibilitada também pela quantidade de riquezas adquirida pelo império através da descoberta do ouro em 1690 próximo à serra da Mantiqueira na divisa dos atuais estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro no Brasil e sua intensa exploração na primeira metade do setecentos assim como a descoberta de diamantes em 1729 na parte norte de Minas Gerais. A descoberta destes espaços propiciou uma aquisição de metais preciosos inigualáveis dentro da história de Portugal e o conseqüente alargamento da aquisição de riquezas por parte de sua capital.

Além disso, crescia ainda o famigerado comércio de escravos africanos. O trato da mão-de-obra africana para os habitantes do Novo Mundo propiciou vultosas somas, pois o capital utilizado nestes empreendimentos eram privados e possibilitados por contratos individuais ou de concessão monopolista para alguma companhia e o retorno financeiro de Portugal se dava a partir

[12] MAXWELL, Kenneth. Op. Cit. p. 38.
[13] Id Ibidem.

da cobrança de impostos sobre a circulação de mercadorias e serviços. Portugal dispunha de regiões nas colônias africanas com as quais os comerciantes pudessem realizar seu trato de forma exclusiva, sem concorrência estrangeira, organizando transações comerciais tanto na África ocidental quanto oriental. Desta forma, "o arrendatário do contrato, era ele o armador por excelência do singular negócio. Tinha não só o direito, mas o dever de providenciar navios", marinheiros, trabalhadores, mantimentos que "importassem ao transporte de mercadorias e de escravos por si ou através de terceiros". [14]

A partir de 1469, a coroa portuguesa cobrará sobre cada uma das embarcações que cruzaram o oceano na empreitada da carregação de escravos e uma carga significativa de altas taxas alfandegárias sobre o carregamento dos navios (eram produtos agrícolas, ferro, animais e escravos) tanto no território montado dentro da costa africana – feitorias e praças, onde os africanos comercializavam com os europeus – quanto nos entrepostos e portos de desembarques. Funcionários do império português junto com um grupo de agentes designados pela administração lusa eram responsáveis por fiscalizar a comercialização "das mercadorias consideradas como monopólio" seguindo um conjunto de regras e diretrizes bem estruturas para a obtenção das taxas quanto para a coibição "da má-fé de seus funcionários" [15].

Além disso, havia um conjunto de leis aplicadas diretamente sobre os navios negreiros, que quando infringidas eram imediatamente punidas com multas na intenção de evitar o prejuízo com a morte dos escravos no momento do embarque caso as embarcações superlotações, resultado da ambição de seus proprietários em encher os barrotes das naves. Esse conjunto de diretrizes, portanto, regulava situações como provisões, saúde dos escravos antes do embarque, lotação das naves condizentes com sua arqueação e tonelagem. Isso gerava uma forma

---

[14] SALVADOR, José Gonçalves de. **Os magnatas do tráfico negreiro** (séculos XVI e XVII). São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1981, p. 62.

[15] Contudo, é interessante perceber que por mais que as diretrizes tentassem regular e impedir a perda de lucros para os Estados-Nações, ainda assim, "isso era impossível na costa da África – sobretudo porque os comerciantes particulares europeus e alguns funcionários logo descobriram que os governantes africanos dispunham-se a ceder suas próprias concessões privadas, permitindo-lhes lucrar com o comércio, em vez de serem simples agentes. Comerciantes particulares e funcionários de segundo escalão a serviço de Portugal, agastados com os regulamentos portugueses, perceberam também que sua posição no sistema de remuneração do comércio controlado faria com que seus rendimentos permanecessem sempre baixos, e então passaram para o lado dos africanos ou ao menos ofereceram seus serviços para eles em troca de uma posição mais elevada no sistema do que Portugal poderia oferecer". THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico – 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. p.108. Ainda assim, Portugal para tentar estancar os prejuízos advindos da corrupção dos seus funcionários régios aumentava a cobrança de taxas sobre a circulação de mercadorias, portanto, de qualquer forma, o império luso obtinha seu retorno financeiro.

direta de arrecadação para os cofres do império português, sobretudo através das medidas monopolistas implementadas a partir de 1750.

Essa situação de passar a responsabilidade da exploração direta de suas colônias para terceiros enquanto a coroa portuguesa se preocupava com a expropriação dos lucros através da aduana tornou-se contumaz na prática monopolista e possuindo um resultado positivo direto sobre suas aquisições financeiras. Somas vultosas adentraram os cofres portugueses obtidos com o dinheiro da comercialização de africanos. Contudo, o século XVIII português não fora marcado exclusivamente por grandes acontecimentos e vitórias sobre tragédias ocasionais, mas foi marcado também por um grave período de crise econômica resultante dos excessos de Portugal com a super exploração de suas colônias e de difícil processo de negociação com outras potências do momento, como a Inglaterra.

A crise econômica em parte resultou do *Tratado de Methuen* fixado em 1703 entre a Grã-Bretanha e Portugal sob o qual o mercado interno português era obrigado a comprar itens manufaturados produzidos na Inglaterra, sobretudo aqueles oriundos da lã, e em troca o mercado interno inglês comprometia-se com alguns produtos portugueses, especialmente o vinho. Por este tratado a lã inglesa entrava nos portos de Portugal livre de impostos de aduana enquanto o vinho português pagava os menores tributos de alfândega comparados a outros países. A troca não era justa no que diz respeito aos impostos cobrados sobre os produtos, contudo os resultados foram efetivamente validos para ambas as partes, pois em 1756 o tecido de lã equivalia a dois terços das exportações britânicas e "o vinho do Porto constituía 72 por cento do total de consumo de vinho na Grã-Bretanha" [16]. Efetivamente o benefício maior foi para Inglaterra possuindo isenção da cobrança sobre seus produtos que a longo prazo trouxe efeitos negativos a economia portuguesa.

Na proporção do passar dos anos os ingleses possuíram maiores possibilidades de investimento por toda a extensão do Império Português. Os comerciantes britânicos estavam emprestando dinheiro a portugueses, investindo em negócios nas terras do império e participando de algumas iniciativas exploratórias em terras de além mar lusas. Além disso, por mais que possamos considerar a entrada de metais preciosos descobertos no Brasil como um indicio inquestionável da aquisição de fontes de riquezas pela coroa lusa, ela também significou um "desequilíbrio na balança comercial anglo-portuguesa." [17]A quantidade excessiva de riquezas trouxe um *superávit* que desregulou o mercado interno e, portanto, a balança comercial. Desta

[16] MAXWELL, Op. Cit. p. 42.
[17] Id Ibid. p. 42.

forma, encontramos ao mesmo tempo o auge do império acompanhado de perto por um momento de crise econômica acentuada pela inflação parcialmente solucionada pela postura administrativa pombalina que se seguiria a partir de 1750.

O império em meados do século XVIII havia mudado sua postura de administração graças a "figura dominadora do marquês de Pombal" [18]. Sebastião José de Carvalho e Melo, o famigerado marquês de Pombal estabeleceu bases sólidas entre 1750 e 1777 para a construção de uma "nova indústria" de manufaturas inovadoras alimentada por um regime de proteção tarifária e por matéria prima advinda dos territórios coloniais. As formas de controle e expropriação tornaram-se mais fortes em alguns territórios através de contratos individuais e companhias de comércio. O exemplo crasso dessa política foi a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão que tornou-se a responsável monopolista pelo antigo estado do Grão-Pará e Maranhão e pela região da Senegâmbia e Guiné-Bissau, na África. A companhia foi um dos primeiros vínculos formais[19] e bem articulados existente entre os dois territórios no que se refere ao transporte e comercialização de escravos advindos desta região africana, afinal, "o principal centro de escravos era, pois a Costa da Guiné, no Atlântico Norte-Africano, fielmente representada por Bissau e Cacheu, os dois portos de embarque mais usados pelos navios da Companhia." [20]

> A Companhia ajudou o Estado a assegurar definitivamente o domínio político do território. Com recursos econômicos importantes tornou-se uma instituição vital para a monarquia. Além de manter a segurança das ligações com os diversos pontos do império afro-brasileiro, tolhendo os concorrentes mais perigosos à supremacia portuguêsa nas ilhas de Cabo Verde, na Guiné, em Angola, no Pará e Maranhão, a gigantesca sociedade comercial subsidiou a coroa na solução de problemas de defesa militar com a intensidade de seu poderio econômico. Com semelhante colaboração a empresa resguardou, simultaneamente, o monopólio do seu comércio nas terras e águas incluídas na cedência régia do tráfico colonial. [21]

Desta forma, a companhia figurou durante o terceiro quartel do século XVIII como um importante ponto para a administração pombalina no norte da América Portuguesa e na

---

[18] Id Ibid. p. 2

[19] A outra companhia da qual temos notícia foi a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, ou Cacheu e Cabo Verde, criada em 1690 (e extinta em 1706), segundo António Carreira. Que foi extinta em virtude de seu abastecimento ser constantemente criticado pelos moradores dos altos preços empregados, a péssima qualidade da mão-de-obra e o abastecimento restrito. CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico Equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, V.26, n° 52, p. 79-114. 2006. p. 86-89.

[20] DIAS, Manuel Nunes. **A companhia geral do Grão Pará e Maranhão** (1755-1778). São Paulo: Secção Gráfica da USP, 1971, p. 467.

[21] Id Ibid. p. 470.

África Ocidental Portuguesa[22]. Isso representou por um lado um resguardo político militar para as regiões monopolizadas frente a outras potências européias e ao mesmo tempo significou um incremento do transporte e comercialização de mão-de-obra cativa para um território ainda incipiente de mão-de-obra escrava. Até o momento, 1755, as entradas de africanos escravizados haviam se realizado de maneira lenta e problemática possuindo como primazia de trabalho escravo nas lavouras a mão-de-obra indígena. Contudo, é importante salientar que a companhia possuiu um papel salutar no inicio do tráfico de escravos para o Estado do Grão-Pará e Maranhão advindos da África Ocidental e, portanto, o processo não se estagnou com sua falência, mas, sim, propiciou a continuidade do trato negreiro através das balizas alicerçadas pelo seu empreendedorismo que alçou a transformação de São Luís do Maranhão na quarta capital negreira do Brasil durante o império e numa fonte de mão-de-obra negra no tráfico interprovincial durante a segunda metade do século XIX. Enfim, a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão foi a responsável pela comercialização de mais de 12.000 africanos. Contudo no último quartel do século XVIII, sem a existência da companhia (mas com o aparato que ela havia estabelecido – em ambas as margens do Atlântico) essa soma chegou a 35.000. [23]

De qualquer forma, a política administrativa do marquês teve um saldo relativamente positivo sobre a crise econômica que corria durante o período na ostensiva implementação de medidas mais rigorosas de aproveitamento das colônias americanas, africanas e asiáticas – apesar do desequilíbrio econômico ainda proporcionado pelo comércio com os ingleses no território português. Ao propiciar a criação de uma economia refratária ao tratado de 1703 (pois, incentivou uma indústria livre das obrigações impostas pelo Tratado de Methuen) ele conseguiu

[22] As companhias eram a melhor tentativa de controle coordenada pelo Marquês de Pombal em seu projeto mercantilista. Nas palavras de José Ribeiro Junior: "O exame da distribuição geográfica das empresas criadas em seu consulado mostram um objetivo integrador das colônias e reino. Pretendia-se englobar praticamente todas as áreas onde Portugal possuía colônias. Cobrindo uma grande parte da América Portuguesa, foram criadas as Companhias do Grão-Pará e Maranhão, e Pernambuco e Paraíba. Moçambique integrar-se-ia através das Companhias de Comércio e dos Mujaus e Macuas, completando-se o projeto na Metrópole com as Companhias do Alto Douro e das Reais pescas do Algarve. Essas foram as sociedades mercantis mais importantes, ou de maior duração. As seis companhias abrangiam, teoricamente, o Atlântico Norte e Sul e o Indico." RIBEIRO JR., José. **Colonização e Monopólio no nordeste brasileiro** (1759-1780). São Paulo: HUCITEC, 1976. pp. 49 e 50. Contudo, a imposição mercantilista pombalina não foi efetiva em todo o território do império português, ao exemplo das companhias de Corisco na Bahia e outra Companhia de Cacheu para o Rio de Janeiro que fracassaram, pois, a maior parte dos acionistas destas companhias eram da cidade de Lisboa e a participatividade dos comerciantes locais eram muito baixa, desmotivando os mesmos e fracassando sem a cooperação dos produtores locais.

[23] Ver, ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. *Cultura popular e sociedade regional no Maranhão do século XIX*. In.: **Revista de Políticas Públicas**, v. 3. n, 12, p. 29-65. 1999. ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. *Maranhão: terra mandinga*. In.: **CMF – Boletim do Folclore**. Nº 20. Agosto de 2001.

desenvolver um caminho alternativo de produtividade no momento em que alçou um produto recente no mercado português, o qual beneficiaria também diretamente alguns territórios coloniais: o algodão.

> O elo entre a produção de algodão, promovida pelas companhias monopolistas pombalinas no Norte e no Nordeste do Brasil, e a Industria manufatureira têxtil de Portugal significava que um número comparativamente grande de empreendimentos nesse setor foi organizado aproveitando-se a crescente exportação de algodão de Pernambuco e do Maranhão para Portugal. As oficinas têxteis estabelecidas com a participação direta da junta do comércio estavam concentradas em Lisboa eno Porto, perto de sua matéria-prima transportada por via-marítima. Os tecidos de algodão tinham ainda outra vantagem enorme do ponto de vista português: podiam ser protegidos contra a concorrência britânica. O tratado de Methuen mencionava especificamente os tecidos de lã. Ao desenvolver o setor do tecido de algodão, Pombal encontrou casualmente um excelente antídoto contra a penetração comercial britânica em Portugal, e os britânicos não conseguiam achar justificativa legal para se queixar a esse respeito. [24]

Neste ponto da "racionalização da economia portuguesa" as companhias de comércio funcionaram como uma formula incrementada para a extração da matéria-prima necessária no intuito de colaborar com o sucesso da "nova indústria" de manufaturas. A produção de algodão, por exemplo, foi arquitetado e incentivado pelas companhias com a colaboração dos comerciantes locais em todas as etapas de produção com o objetivo de corresponder a própria ansiedade produtiva da colônia. "O espírito, no fundo, era sempre o da sujeição econômica e política das colônias à Metrópole: aproveitar todas as possibilidades daquelas, em produção e consumo, em benefício desta". [25]

Entretanto, mesmo com a política pombalina limitando a interação ativa dos ingleses em determinados setores da economia portuguesa isso não transformou-se num empecilho efetivo para inúmeros estrangeiros advindos da Inglaterra e suas proximidades. Muitos foram aqueles que possuíram influencia direta sobre a política e a economia local das colônias. O Maranhão mesmo passou por uma influência significativa de homens de destaque na política e economia local vinculados de alguma forma a Grã-Bretanha.

O primeiro destes homens influentes que possuímos notícia no Maranhão foi Lourenço Belfort, vindo do pequeno vilarejo de Dublin, possessão da Inglaterra, (vilarejo da atual Irlanda e a conseqüente capital após a criação do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda em 1801). Lourenço construiu vida em Portugal, para onde se mudou ainda jovem. Mudou-se posteriormente para São Luís, onde aumentou seu cabedal financeiro e ascendeu econômica,

[24] MAXWELL, Op. Cit. p. 146.
[25] RIBEIRO JR., Op. Cit. p. 53.

política e socialmente. A historiadora Antonia Mota encontrou o primeiro registro deste irlandês em São Luís em 1739, já com 31 anos. Foi no Maranhão, graças as vantagens econômicas que sua ascendência poderia ter recebido, que ele aumentou sua riqueza e constituiu uma rede familiar grande e poderosa ocupando diversos cargos na administração local [26]. Ele teve um envolvimento significativo com a lavoura maranhense possuindo fazendas para a produção de diversos produtos dentre eles os dois principais no ultimo quartel do século XVIII: o algodão e o arroz. Ajudou, inclusive, na implementação desta duas culturas possuindo um retorno financeiro muito grande com as mesmas. Lourenço Belfort, originário de uma das possessões inglesas, ascendeu dentro do território português graças as benesses adquiridos pelos ingleses no Império Português.

A quarta maior fortuna estrangeira do Maranhão no século XVIII (Lourenço Belfort era a primeira e os outros dois eram portugueses) pertencia a um inglês, George Cromwell (que aparentemente não possuía nenhum vínculo familiar direto com Oliver Cromwell) naturalizado em Portugal em 1774 e conseguiu passaporte real para o Maranhão em 1775 "para transitar livremente" [27]– era um grande fazendeiro da ribeira do Itapecuru e um ocasional viajante do norte da América Portuguesa.

Portanto, o cenário local possuiu uma relativa presença de estrangeiros que dinamizaram a vida local e possuíram determinados privilégios. Apesar da política pombalina a partir da década de 1750 inaugurar formas de comércio alternativos, como a comercialização do algodão que não estava incluso nas regras contratuais estabelecidas pelo tratado de 1703, isso não vetou a participação destes estrangeiros no cenário colonial. De qualquer forma, independente das problemáticas e da crise econômica que assolava o império (da qual inúmeros estrangeiros se aproveitaram) o intercurso entre as diversas partes do império com Lisboa continuava, mesmo que indiretamente. O substrato resultante das negociações tratadas entre as partes deste império seria de alguma forma redirecionada para a capital do império tornando o contato entre esta e a capitania maranhense uma pratica constante.

2.1 Maranhão: miséria de uma capitania ou fortuna de uma companhia?

[26] MOTA, Antonia da Silva. **A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na Capitania do Maranhão.** Tese de doutorado em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007, p. 21.
[27] AHU, secção Maranhão, cx. 49, d. 04746, apud MOTA. Op. Cit., p. 54.

O Maranhão durante o século XVIII era uma capitania atrelada ao imenso império português. Neste momento, fazia parte da América Portuguesa pela qual iniciou tardiamente seu processo de colonização, pois a falta de metais preciosos não cativou o interesse da coroa portuguesa[28]. Foi uma capitania importante e passou por dois processos de colonização diferenciados: o primeiro atrelado à dinâmica do Atlântico com o inicio da colonização através do litoral com a incursão e invasão francesa do território seguida pela colonização portuguesa por alguns dos seus rios navegáveis como o Itapecuru e Mearim; posteriormente, da parte sul do estado para o litoral, com a movimentação da pecuária extensiva advinda de outras capitanias na busca de pastagens de boa qualidade junto a formação de pequenos núcleos de vaqueiros. [29]

Envolveu-se direta e constantemente com as capitanias do Piauí e Pará em pequenas trocas comerciais, delimitações territoriais e captura de indígenas. Sua capital, São Luís, dividiu até 1772 a responsabilidade de centro administrativo com Belém, capital do antigo Grão-Pará (capitânia que envolvia toda a extensão do Amazonas sem delimitações registradas), a partir desta mesma data até o final da colônia foi o centro administrativo de outro estado: Estado do Maranhão e Piauí.

A colonização da capitania do Maranhão foi iniciada, efetivamente, em 1615 (apesar das administrações atuais considerarem sua fundação e colonização a partir da Invasão Francesa em 1612, pouco mais de um século e meio antes da instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755) e com um atraso de oito decênios frente à colonização da parte sudeste da América Portuguesa (1532). Foi um processo de povoamento lento e doloroso. Ainda poucos indivíduos, enfrentavam os problemas de um lugar ainda incipiente ao *modus* de vida do europeu: ataques de indígenas como os Caiacáses; ou, os problemas com água potável na ilha[30]; ou, ainda, os perigos diversos existentes na terra ainda virgem – como as epidemias que assolavam tanto aos índios quanto aos colonos.[31] Problemas, claro, inevitáveis a todo principio de

[28] FREDERIC, Mauro (org.). **O Império Luso-Brasileiro** (1620 - 1750). Lisboa: Estampa, 1991, vol VII.
[29] CABRAL**,** Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do Gado** – Conquista e Ocupação do Sul do Maranhão. São Luís: SECMA, 1992.

[30] O incidente de proporções maiores foi o desentendimento entre leigos e laicos pela água de um poço no quintal do convento de Santo Antônio. O poder regular mandará construir muros ao redor do dito quintal incomodando uma enorme quantidade de pessoas que lavavam e bebiam da água daquele poço. Levando a câmara e o governador da época a intervir com a ordem de derribar os muros que cercavam o poço. Ver PACHECO, Felipe Condurú. **História Eclesiástica do Maranhão**. Departamento de Cultura: São Luís, 1969. p. 26
[31] Houve inclusive uma enorme epidemia de bexigas – varíola, varicela (variante da coqueluche), rubéola, etc – em 1621 que levou o governador e capitão-general Diogo Machado da Costa a erguer a primeira Igreja Matriz por conta

povoamento colonial – correspondiam na realidade as contradições e choques existente no encontro de realidades diferentes.

Na capitania do Maranhão no começo do século XVIII já existiam algumas pequenas vilas e freguesias em seu interior, mas o contingente populacional de portugueses estava em grande parcela concentrado na capital, São Luís. Somente depois de 1758 que houve um aumento na concentração populacional das cidades interioranas, sobretudo nas margens dos rios Itapecuru e Mearim. Poucas eram as pessoas a imigrar para o Maranhão até o principio dos setecentos: quarenta casais em 1621, alguns em 1625, 1670, 1680; tanto o foi que o rei de Portugal incitou a migração de inúmeras famílias do Arquipélago dos Açores para o Maranhão por volta de 1720 [32]. E até esta data, para Berredo, cronista, governador e capitão-general do Maranhão, o número girava em torno de mil habitantes enquanto para autores mais contemporâneos, como Viveiros, o número não ultrapassaria 1400 moradores na capitania. "Nestas condições, em 1720, a cidade de São Luís, capital do Estado, ainda tinha 854 vizinhos; a vila de Santo Antonio de Alcântara, 332; a vila de Santa Maria do Icatu, 54; o rio Mearim, 64; e o Itapicuru, 74. Ao todo 1378 habitantes." [33]Já mais tarde o número de habitantes era ainda maior em virtude da dinamicidade adquirida a partir de meados do século XVIII e em resultado da política pombalina. O Estado do Maranhão e Piauí em 1783 contava com uma população de 98.743 habitantes divididos nas capitanias do Maranhão com 61.699 habitantes e do Piauí com 37.044. Um aumento assombroso – especificamente para a capitania do Maranhão – frente à realidade do começo do setecentos [34]. O que de certa forma comprova a dinâmica adquirida pela capitania a partir da instalação da companhia de comércio e das medidas pombalinas, mas não corrobora com a idéia de miséria pela qual passava a capitania nos anos anteriores a 1755. O processo tardio de colonização do espaço e a morosa adequação ao processo exploratório instrumentalizado pela metrópole são os responsáveis pela lenta construção da capitania.

O contato entre a capital do estado e a capitania do Piauí se dava através de dois percursos. O primeiro por mar até a Vila de Parnaiba na enseada marítima piauiense e seguindo através da navegação fluvial adentrando no rio que separava as duas capitanias, o Parnaíba; e o

própria aos arredores da fortaleza, onde hoje é o Hotel Central. Logo em seguida, na análise de Felipe Pacheco Condurú, a epidemia começou a diminuir. Ver: PACHECO, Felipe Condurú. São Luís, 1969. p. 11 e 15.

[32] VIVEIROS, Jerônimo. **História do Comércio no Maranhão - 1612-1895**. v. 1. São Luís: Lithograf, 1992, pp. 18 e 19.

[33] Id. Ibid. p. 63.

[34] MENDONÇA, Pollyanna Gouveia. **Sacrílegas Famílias:** Conjugalidades clericais no bispado do Maranhão no século XVIII. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal Fluminense, 2007, pp. 40 e 41.

segundo por meio da navegação fluvial dos rios navegáveis no Maranhão, o Itapecuru, por exemplo, e seguindo o restante da viagem por terra até Oeiras, capital de Piauí. Por estas duas entradas chegavam até a capitania as ordens, provisões e uma relativa quantidade de escravos para a localidade e de lá saíam uma pequena quantidade de navios rumo à São Luís.[35] A colonização do território piauiense ocorreu de forma parecida com a colonização maranhense – tardio e com duas frentes, mas possuindo um destaque maior para as incursões da pecuária extensiva advinda da Bahia com seus vaqueiros. Desde 1711 o Piauí fazia parte do território norte da América Portuguesa e compôs o estado do Maranhão e Piauí em 1772, após a dissolução do antigo estado do Grão-Pará e Maranhão.

Apesar do aumento populacional de começo do XVIII até o último quartel do mesmo século para as duas capitanias do norte a estrutura das casas e moradias continuava basicamente a mesma. As casas ainda eram em sua grande maioria casas de vivenda de fácil construção. A historiadora Antonia Mota, através dos testamentos, percebeu que "praticamente todos possuíam casa de "vivenda", pois era bem de fácil acesso para os livres e até para os forros [...] possuir uma casa era muito comum, mesmo que de taipa e coberta de pindoba." [36]Na realidade a partir do último quartel que começa a construção do grande acervo arquitetônico do centro histórico da cidade de São Luís que hoje compõe a Praia Grande – até meados do XVIII o perímetro era dominado por moradias de improviso que acabaram se prolongando por longo tempo e correspondiam ao "primeiro ambiente urbano encontrado nos espaços das cidades da América Portuguesa" [37] e, portanto, um cenário de pobreza relativamente aceitável para o período anterior à 1755.

Antonia Mota evidência ainda que este período (1615-1751) é destacado pela historiografia como um período de pobreza e quase inexistência de um processo colonial, ou seja, "antes da Companhia não existia nada, e depois dela a região conhece sua fase áurea".

---

[35] Essa movimentação aconteceu por meio de embarcações de médio porte como a sumaca N. S. da Conceição e Santo Antonio e Almas que saiu do porto de Parnahiba rumo a São Luís, onde chegou no dia 24 de abril 1781 e por meio delas chegavam ordens sobre diversos assuntos como economia, política, segurança como a baixa que se deu em 22 de dezembro de 1780 para a companhia de 1ª linha conhecida como Companhia de Dragões dentro do território do Paiuí ou chegavam pedidos por meio das mesmas embarcações como o pedido feito pelo governador interino da capitania por um destacamento de infantaria em 1º de junho de 1781. *Livro de Acórdãos da Secretaria de Governo do Estado* do setor de Códices do APEM.

[36] MOTA, Antonia da Silva. *Família e Fortuna no Maranhão Setecentista*. In: COSTA, Wagner Cabral (org.) **História do Maranhão**: novos estudos.São Luís, EDUFMA, 2004, p. 57.

[37] SANTOS, Arlindyane dos Anjos. **"Gente nobre da governança"**: (re)invenção da nobreza no Maranhão Seiscenta (1675-1695). Monografia de conclusão de curso em História. São Luis: Universidade Estadual do Maranhão, 2009, p. 35.

Contestando a aplicabilidade da *tese da pobreza da capitania maranhense*[38] antes de meados do século XVIII Mota destaca pontos importantes para a compreensão de uma capitania "em gestação" como a movimentação interna, a questão do mercado interno, e, sobretudo, o poder de algumas famílias. [39]

Sem dúvida, a existência da Cia de Comércio teve efeito direto sobre o comportamento da economia local. A companhia provocou mudanças sociais e culturais ao propiciar um tráfico vigoroso de escravos para a região amazônica (onde se inclui o Maranhão) e arraigou uma perspectiva de exclusivo do comércio diretamente relacionada ao mercado externo (Lisboa) de acordo com os típicos dispositivos mercantilistas levando a um profundo vínculo com a empresa comercial portuguesa.

Ocasionalmente, os governadores do Estado ponderavam sobre a necessidade de investimentos na economia local assim como na importância de defender os comerciantes e lavradores locais para o bom desenvolvimento desta colônia.

> Sem dúvida a companhia criou as condições para o desenvolvimento de uma economia regional baseada na *plantation* escravista, produzindo para o mercado europeu, parecida às demais capitanias do Nordeste e do Sudeste, aspecto sempre ressaltado pelos defensores incondicionais da Companhia [...] Podemos assumir, no entanto, que em poucas outras regiões brasileiras existia dependência tão grande dos fazendeiros em relação a burguesia comercial [portuguesa]. [40]

O mercado de tráfico de escravos atrelado ao desenvolvimento abrupto das atividades agrícolas de exportação coadunou perfeitamente com a prática mercantilista desenvolvida pelo regime econômico português. A partir daí, o desenvolvimento da economia local possuía um estreito laço com a *síndrome de exportação*[41] na qual o anseio por corresponder às expectativas

---

[38] A tese da pobreza da capitania do Maranhão é defendida pelos historiadores tradicionais anteriores as décadas de 70 e 80 como Jerônimo de Viveiros, César Marques, Mario Mereiles, Jalila Ayoub e outros.

[39] Esta postura de um Maranhão quase inexistente antes da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão é indiretamente influenciada pela ideologia da decadência pela qual é destacado o período de 1751-1820 como o período áureo da economia local e o momento procedente como um longo tempo de decadência entranhado nos mais diversos níveis da estrutura social maranhense. Estes dois períodos de apogeu e decadência são corriqueiramente destacados na historiografia regional havendo por um lado o entendimento do espaço de tempo que os antecede como inexistente (por não ser comentando) para além das referências e relações com a Europa (Invasão Francesa, Invasão Holandesa – sempre as invasões), por outro, como episódico (pois aconteceu e toda história possui um começo – no caso do Maranhão um começo que dá margens para uma influencia francesa, pois os franceses invadiram em 1612).

[40] ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. *Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860*. In: **Dinero y negócios en la historia de América Latina**. Vervuert – Iberoamericana, 2000, p.291.

[41] Chamamos aqui de *síndrome de exportação* essa ávida necessidade evidenciada por governadores, pela câmara de São Luís e por uma grande quantidade de lavradores e outras autoridades locais em exportar gêneros agrícolas diversificados para a metrópole nas várias cartas endereçadas as autoridades de Lisboa existentes tanto nos livros 11,

do mercado português tornou-se vital. A necessidade de exportar para Lisboa, de enviar grandes produtos ao centro do Império Português e corresponder as expectativas de produtividade enquanto colônia já existia antes da Companhia, mas é a partir desta que uma compulsão por produzir determinado produto torna-se mais evidente.

Havia, antes da companhia, produção de cacau, baunilha e canela que apesar de despertar um tênue interesse nos monarcas portugueses não conferiu nenhum destaque direto a algum produto especifico. Nas cartas endereçadas aos administradores locais, durante toda a colônia, os dirigentes máximos em Lisboa salientavam algum produto com grande rentabilidade ou indicavam algum outro mais especifico capaz de alçar ao *status* de produto altamente comercializável. Isso era algo comum nas mensagens do século XVII e XVIII. Podemos perceber isso numa das cartas enviadas ao Governador do Estado em 1770, Joaquim de Melo e Povoas, pela Secretária de governo em Lisboa, atentando ao que era produzido anos antes e outras possibilidades de produção doravante:

> O mesmo Senhor ordena que Vossa Mercê continue a mandar no fim de cada anno a esta Secretaria de Estado outro mapa similhante; para se ter hum cabal conhecimento, à vista das exportaçoens, dos progressos que fazem a agricultura, e o commercio nessa Capitania. [...] No mapa que accuzo assima não vem indicados mais que sete dos referidos generos, que são atanados, algodão, cacào, arros, gengibre, oleo de cupauba, jutaicica, ou goma cupal. [...] Consta porem nesta Corte, que tambem se remettia do Maranhão baunilha, que prezentemente não vem. [...] Tambem consta que se descobrio pedra hume, e outras drogas, por conta das quaes se mandarão de Lixboa dous droguistas, hum delles chamado Agostinho Jozê; o qual remettendo amostras da pedra hume, e fazendosse aqui as experiencias necessarias, se achou que hera excellente. [...] Da mesma sorte consta que tambem hâ nessa Capitania tartarugas de que ahy se fazem cayxas, e outras obras groceiras; as quaes, sendo por acazo vistas nesta Corte, e fazendosse nellas as precizas experiencias, se achou ser a tartaruga da mais fina qualidade.[42]

O rei ordenava através da secretária o envio de relatórios costumeiros sobre a situação da produtividade na colônia para o melhor controle mercantil da mesma, estreitando laços na relação monopolista existente entre Lisboa e Maranhão, além de tratar sobre determinados e específicos artigos da produtividade colonial maranhense. A diversidade de produção para atender a um mercado português extenso era importante para Portugal, mas um produto comercializável com possibilidades de ganho imediato era mais interessante para a coroa, e só na segunda metade do XVIII isto tornaria-se efetivo com as produções de algodão e arroz feitas em grande escala e com um imenso mercado consumidor no mundo Atlântico.

---

12 e 13 da secretária de governo do Estado do Maranhão e Piaui quanto nos CDs do Arquivo Histórico Ultramarino.

[42] Carta de 24 de dezembro de 1770. LRC, Nº11. SGM. APEM.

Era evidente ainda (antes do algodão e do arroz despontarem na economia do Império Português), nas cartas endereçadas à administração central portuguesa enviadas pelos grupos locais maranhenses, certo desespero em encontrar um produto de grande retorno financeiro. Foi o caso do açúcar, por exemplo. Os oficiais da câmara de São Luís em 1662 informaram as possibilidades de produção existente nas margens do Rio Munim "para nellas se plantar [sic] canas de fazer asucar", com o destaque que o açúcar havia conferido a Pernambuco o mesmo poderia acontecer com o Maranhão – mas o resultado foi pouco proveitoso, pois a produção de açúcar não vingou. [43]

São perceptíveis nestas estratégias relacionais vínculos direto com o sistema mercantilista metropolitano, existiu, portanto, um contato periódico e intenso entre a administração lisboeta e o governo local no intuito de atender as expectativas de lucro arregimentadas pelo sistema mercantilista e de *plantations,* assim como pela *famosa índole* do português.[44] Contudo, o sistema dependia diretamente da mão-de-obra escrava, como havia sido estabelecido pelo sistema de produtividade de *plantation* e pelo ganho adquirido pela coroa no arrendamento e fiscalização do comércio Atlântico de escravos. No caso do Maranhão, durante a segunda do século XVIII, os escravos adquiridos no trato de africanos eram de uma região denominada Alta-Guiné, também participante ativa na lucratividade da administração portuguesa.

2.2 O Comércio interno de escravos e o fornecimento na Alta-Guiné

Da imensidão africana que chega a 30 milhões de km² os portugueses durante os séculos XV, XVI, XVII e XVIII se limitaram a zona costeira sem conseguir ultrapassar a barreira humana, organizacional e/ou estatal dos africanos na faixa litorânea. É o terceiro continente mais extenso após a Ásia e as Américas. Em virtude de sua extensão territorial prolongada possui em seu interior uma diversidade plena: climática, geográfica, política, social e cultural. São estepes, matas, savanas, pantanais, florestas e desertos. São zonas semi-árias, equatoriais, temperadas e

[43] AHU apud SANTOS, Arlindyane dos Anjos. Op. Ct. p. 44

[44] Utilizamos aqui a palavra índole no sentido explorado por Sérgio Buarque de Holanda na sua obra *Raízes do Brasil* onde ele dedica certa ênfase em apontar o caráter imediatista do português em adquirir riquezas graças ao tipo psico-social o qual ele corresponde, o aventureiro. Declara, ele: "Numa produção de índole semicapitalista, orientada sobretudo para o consumo externo, teriam de prevalecer por força critérios grosseiramente quantitativos." HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 49.

continentais. O território físico perde-se numa vastidão infindável de contextos. Em seu plano norte existe um imenso deserto com oásis esparsados, por onde, séculos atrás passavam rotas de caravanas de dromedários que avançavam rumo às "praias do deserto"[45] que contornavam a imensidão do Saara. Estas "praias" eram o começo de uma região de estepes comumente conhecida como Sahel (ou Sael) estendendo-se do Atlântico ao Mar Vermelho aonde as caravanas de dromedários negociavam os seus produtos para serem reencaminhados a diferentes régulos em pontos distantes espalhados pela África no lombo de camelos. Mesmo pontos afastados possuíam uma singular facilidade para trocas através destas rotas internas de comercialização, era "o sal trazido do Saara para as remotas terras do sul. O peixe seco do Logone, do Chari e do Chade chegava ao centro do Mali, a noz-de-cola, do rio Volta a Hauçalândia" e assim por diante. Era uma possibilidade infinita de trocas. [46]

> A intermediação nas trocas transformaria as aldeias de alguns régulos em centros de comércio de riqueza e poder. Nos portos caravaneiros do Sael, cobravam-se tributos de passagem e direitos alfandegários, prestavam-se serviços de descarga e recarga de animais, consertavam-se cabrestos, selas e odres, fabricavam-se artigos de couro e metal, armazenavam-se escravos e cereais para exportação e recebia-se o sal importado, que era em parte consumido localmente, mas servia sobretudo como moeda de escambo com outros povos. Comprava-se e vendia-se. As manufaturas prosperavam, assim como todas as atividades ligadas à chegada, ao recebimento, á hospedagem e à partida das caravanas. [47]

Essas rotas formavam o tráfico transaariano de mercadorias como tecidos, potes, tigelas, pentes, marfim, ouro, manilhas, armas brancas, condimentos, âmbar, cera, almíscar, couros, goma-arábica, cobre e escravos.[48] As rotas existiam muito antes da chegada dos portugueses ao litoral da conhecida Guiné[49] desde a Idade Média e no século XVI este tráfico estava no auge na exportação de mão-de-obra escrava enquanto o tráfico atlântico ainda prenunciava a exportação de cativos, "cerca de 5500 indivíduos estavam sendo anualmente deportados da África Ocidental através do Saara, enquanto 1340 dali saíam por ano mediante o

[45] Este é o cognome referente às extremidades do deserto do Saara onde começam também a região do Sahel.
[46] COSTA E SILVA, Alberto. **A enxada e a lança**: A África antes dos portugueses: RJ: Nova Fronteira, 2006. p. 32.
[47] Id. Ibid. p. 271.
[48] Ver os livros de COSTA E SILVA, A enxada e a...; SOARES, Mariza Soares, **Devotos da cor:** identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000; ALENCASTRO, Luíz Felipe de. **O trato dos viventes:** formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
[49] Um termo faz referência no começo dos séculos XV e XVI às terras a partir do Senegal constituindo às chamadas "terras dos negros", em tese, diferente, da "terra dos mouros" para os navegantes da costa africana. SOARES, Op. Cit. p. 43.

trato marítimo europeu."[50] Logo, este era um território de trocas constantes, com uma dinamicidade econômica inquestionável entre régulos diferenciados. A prática da escravidão e da comercialização de escravos era comum neste continente independente da formação ou estruturação dos régulos.

A diferença entre estes régulos, diferente dos Estados-Nações da Europa, não foi expressiva através de sua extensão territorial[51], mas, sim, através de suas peculiaridades organizativas, dos seus contextos e afirmações culturais. Mesmo dentro de uma única região encontramos sistemas políticos e culturais amplamente divergentes. Esta é a conclusão de Evans-Pritchard e Fortes ao perceberem similaridades e divergências na cultura e nos sistemas políticos. Africanos da era moderna construíram a perspectiva que os sistemas políticos africanos poderiam ser divididos em dois grupos básicos de análise. O primeiro referente à régulos centralizadores com um intenso aparato administrativo (Zulus, Ngwatos, Bembas, Banyankoles e Kedes), o outro por uma falta de autoridades centrais com pequenos núcleos comunitários descentralizados de liderança (Logolis, Tallensis e Nueres). Essas formas de organização construíram sistemas políticos com base em relações de parentesco (endógamas) ou em linhagens tradicionais e de reconhecimento (na justificação junto com uma elite local, a "nobreza"). Apesar de restringir as análises a dois grupos muito fechados, estes podem servir como modelos para iniciar uma análise dos régulos africanos.[52]

De qualquer forma, contatos e trocas estabeleceram as relações entre africanos e seus régulos em anos subseqüentes. Além de produtos e artigos dos mais diferenciados para o consumo generalizado era a comercialização de cativos dentro do território que movimentava a economia continental (o escravo de exportação era o principal artigo de troca e obtenção de riqueza entre os imperadores) e sustentava a produção dos estados africanos (o escravo doméstico assegurava a produtividade interna, o sustento dos súditos e a variedade de artigos produzidos) – havia, portanto, um comércio lícito de homens e mulheres. Licito, pois "a escravidão estava enraizada em estruturas legais e institucionais arraigadas nas sociedades africanas" [53].

---

[50] ALENCASTRO, Op. Cit, p. 47.

[51] Mesmo por que a extensão não é um pressuposto de afirmação, afinal a questão fundiária não é tão importante quanto a posse dos escravos, seja aquele de exportação, seja o doméstico. THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico – 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

[52] Sobre uma melhor descrição destas classificações consultar: FORTES, M.; EVANS-PRITCHARD, E. *Introducion*. In.: **African Political Systems.** Londres: International African institute/Oxford University Press, 1970.

[53] THORNTON, John. Op. Cit. p. 125.

Logo, antes mesmo da chegada dos portugueses à costa africana já existia um vigoro sistema relacional de trocas entre diversos grupos. Os portugueses quando do começo das relações de tráfico aproveitaram-se deste comercio interno já estabelecido. Havia a séculos rotas de alimentação do tráfico entre os próprios africanos. As caravanas utilizavam estas rotas e eram compostas com até 700 dromedários que muitas vezes chegavam ao litoral da África Ocidental[54] onde desembocavam em três pequenos territórios do século X ao século XVIII: uma em Safim, costa do Marrocos; outra na Bahia de Arguim, território da Mauritânia; e, a terceira, em Cantor no Senegal[55]. Nestes lugares os portugueses começaram a construir a partir do século XV, com a colaboração e/ou permissão dos africanos, feitorias para a comercialização e as trocas com os comerciantes locais tendo o objetivo maior de obter escravos na costa. Estes pontos no litoral, portanto, eram o escoadouro do tráfico interno transaariano para o tráfico no Atlântico.

O tráfico de escravos da região da África Ocidental ofereceu uma quantidade exorbitante de mão-de-obra compulsória para o ocidente graças a essa tradição com a comercialização e ao fornecimento de mão-de-obra a partir dos impérios locais para o trato interno africano pelas correntes transaarianas (ou sub-sarianas[56]). Séculos antes da chegada dos portugueses a costa ocidental da África, tornaram-se, os africanos desta localidade, os primeiros e mais fortes fornecedores de escravos da costa para o tráfico Atlântico[57]. Durante séculos, os europeus negociaram com os africanos na embocadura de vários dos rios que entrecortam a África Ocidental.

Dentro desta macro-região encontramos a chamada região da Alta-Guiné que engloba os atuais países de Guiné-Conakri, Guiné-Bissau, Serra Leoa, Senegal e Gâmbia e era o principal escoadouro das trocas comerciais propiciadas pelo tráfico transaariano durante os século XV e XVI. Esta designação de Alta-Guiné passou por um longo processo de transformação a partir da designação genérica que vem do Império de Ghana que simbolizava a maior parte da África, abaixo da região de Marrocos e do Saara e estes por sua vez tornaram-se comumente conhecidos como Terra dos Mouros. Logo, toda a costa ocidental africana abaixo do Cabo do Medo, do Cabo Bojador, era tido enquanto Guiné, Terra dos Pretos, em oposição a terra dos mouros, dos

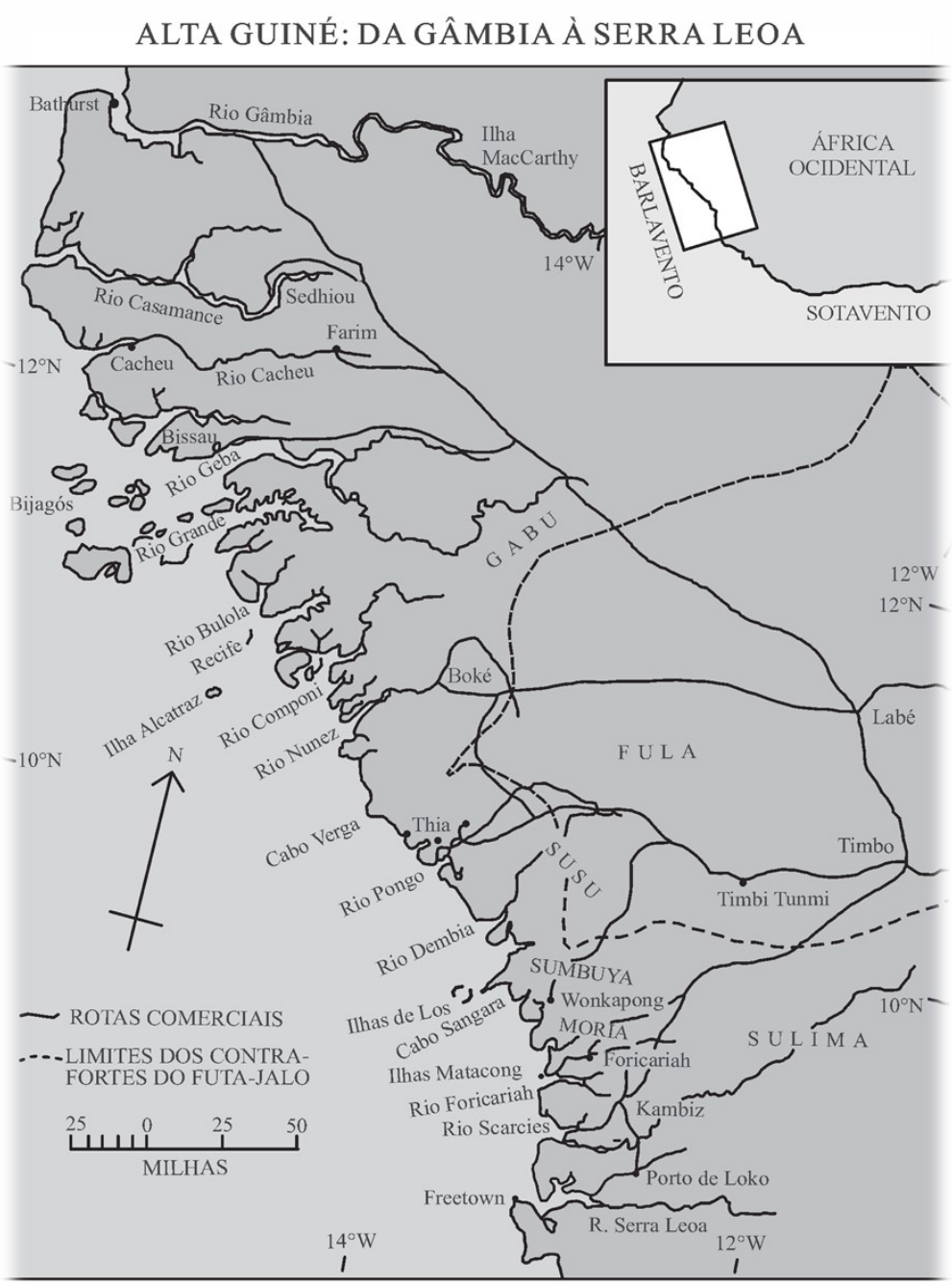
[54] Podemos considerar como costa ocidental da África todos aqueles países que se estendem da Costa do Marfim até a região superior do Mali, ou mais especificamente do Camarões até o Cabo Bojador.
[55] SOARES, Op. Cit. p. 40.
[56] As correntes sub-sahianas são opostas as transaarianas, as rotas internas de tráfico que passam pelo deserto do Saara e englobam inclusive as três rotas mencionadas de Safim, Arguim e Cantor.
[57] Sobre isso consultar o capítulo 1 do livro de Mariza Soares, **Devotos da cor:** identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

seguidores do Islão. Com as necessidades ideológicas existentes e inerentes ao tráfico de escravos no Atlântico e com a necessidade de tornar mais especifico as localidades do tráfico esta região começou a assim ser denominada,Alta-Guiné, em detrimento da Baixa-Guiné (atualmente, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria e Camarões).[58]

A Alta-Guiné era uma região entrecortada por vários rios (Nunez, Gâmbia, Senegal, Cacheu, etc) formando um imenso território de mangue limitado a oeste por um imenso planalto rochoso, o Futa-Jalon (Fouta-Djallon; Fuuta-Jalon). Ao redor deste extenso planalto figuraram inúmeros impérios de poder centralizador os quais originaram-se e aproveitavam-se das trocas propiciadas pelas caravanas das rotas saarianas, reinos como Ghana, Mali e Kaabu.

ILUSTRAÇÃO 1 – ALTA-GUINÉ

[58] SOARES. Op cit. pp. 42-44.



Fonte: LOPES, Carlos. *O Kaabu e os seus vizinhos: uma leitura espacial e histórica explicativa de conflitos*. In. **Afro-Ásia**, 32, 2005

2.2.a Ghana, Mali e Kaabu

Ghana consolidou-se enquanto reino no século IV D.C., em virtude das trocas junto as caravanas no território do Sael. Tornou-se um dos grandes comerciantes de ouro, sal e mão-de-obra escrava. O nome deste reino foi inclusive mencionado pelo viajante mouro Al-Fazari no fim do século XVIII como "o país do ouro", uma referência a um de seus principais produtos. O livro de Abd al-Sadi intitulado *A História do Sudão* menciona como uma das hipóteses de construção do reino que a primeira dinastia de Gana seria de cameleiros do deserto, portanto, se originou a partir do comércio e delineou sua trajetória de existência a partir da comercialização de vários artigos, logo, "no ouro e no sal, e também no escravo, assentou-se a força de Gana." [59]

> Gana, como estado, possuía um núcleo coeso de poder, mas era sobretudo uma enorme esfera de influência. Nele havia povos que respondiam diretamente ao rei e outros que, sujeitos a seus sobas tradicionais ou a seus conselhos de anciães, apenas se sabiam ligados ao *caia-maga* por vínculos espirituais, pelo dever militar e pelo pagamento de tributos. As mais diversas formas de organização política conviviam dentro do reino, cuja frágil estrutura era quiçá permanentemente refeita pela ação das armas, com cisões e acréscimo de súditos, e mantida pela divisão dos povos em segmentos de nobres, homens livres, servos e escravos.[60]

Reino de organização complexa e centralizada com sua força estabelecida através das trocas comerciais e das imposições de conquista, Gana, "o senhor da guerra", englobava um vasto território da África Ocidental, incluindo partes da Senegambia. Era, por fim, um régulo imponente que dominou aldeias e outras diversas comunidades entre os séculos IV e XIII. Foi uma das primeiras estruturas sociais expressivamente fortes da região da Alta-Guiné e proximidades e delineou um processo de aquisição de escravos através da guerra e organizou o trato comercial através da variabilidade de seus artigos, caminho seguido pelo sucessor reino do Mali, também na África Ocidental.

O Mali, também conhecido por alguns autores através da designação dada ao seu povo, Malinkês, ou ainda pelo nome ao qual convencionou-se chama-lo, Mandinga [61] foi um Estado que se impôs sobre vários reinos ao seu redor e além, detendo autoridade sobre uma grande parte da África Ocidental dominando política e militarmente através dos seus generais,

[59] COSTA E SILVA, Op. Cit. p. 274.
[60] Id Ibid. p. 277.
[61] A designação mandinga, funcional na classificação de um grupo étnico pela diáspora do tráfico ou representante de um conjunto de objetos e crenças do universo da magia foi concebido a partir de uma corruptela do radical Mande, grupo lingüístico muito utilizado na Alta-Guiné com o sufixo de designação de poder e povo, nké, povo que fala Mande – Mande-nké – ou, ainda, Malinké, o povo de Mali, o reinado de Mali. Sobre a questão do Mande consultar John Thornton. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico – 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, pp. 257-260, e sobre o sufixo "nké" consultar Carlos Lopes . **Kabunké**: Espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 1999, pp.52 e 71.

economicamente através de cobranças tributárias e culturalmente através de um processo chamado de malinkização, sob o qual a cultura Malinkê expressa sua "enorme capacidade de domínio cultural sobre os povos com os quais entra em contacto" [62]. No século XIII, o Mali possuiu sete grandes reinos sob sua tutela, a saber: Wolof (mais conhecido pelos portugueses como Jalofo); Tekrul, ou Tucurol; o reino de Siné e de Saloun; o Wuli; Kaza; Kaabu; e, Brasu. E a partir destes sete reinos outras pequenas possessões, todos seguidores dos preceitos malinkês. Mali, reino dos Malinkes, era assim um império centralizador na política do Sudão Ocidental na tradição ocidental de Ghana com um maquinário administrativo, político, social e cultural estrategicamente articulado para a submissão de outros reinos.

O Mali, contraditoriamente, possuía um modelo organizacional interno descentralizado, a Mansaya, na qual os principais clãs vinculados a origem mítica do reino deveriam aprovar a ascenção de um novo rei cada vez que se fizesse necessário. Além de seus membros ocuparem posições bem definidas no corpo social do império, seja como militares ou administradores. Desta forma, o rei só era efetivamente centralizador na sua política externa através da conquista de novos régulos e na aquisição de escravos de exportação através da guerra.

Este modelo organizacional possibilitou ainda um intricado sistema religioso que englobava o islamismo e as religiosidades de culto aos ancestrais. Isto se deve em parte pela formação mítica diretamente ligada aos clãs, a maior parte destes ainda praticantes desta religiosidade, enquanto, por outra, o rei seguiu a religião islâmica. A Mansaya, portanto, adotara "um aparelho ideológico que alia a fé animista a certas aquisições do Islão [63]". O aparelho ideológico garantia àqueles Malinkês a vivência com a religião antiga, mas não, necessariamente, com a dos novos reinos conquistados – dependendo do interesse do rei e da origem clânica do general designado como o governador da província.

O islamismo sedimentou ações de conquista material e espiritual. Um dos principais governantes, Sundjata Keita, fez uma famosa peregrinação a Meca como símbolo de sua firme filiação religiosa. Seu ancestral, Sogo Sogo Simbon Salaba, também conhecido como Sogolon Djata, o primeiro a dar significado ao título de Sundjata (linhagem do leão, clã do leão) como soberano, foi o primeiro dos reis islamizados do Mali e o primeiro a iniciar um período áureo de

[62] LOPES, Carlos. **Kabunké**: Espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 1999, p.91.

[63] Carlos Lopes utiliza o conceito de animismo para referir-se a muitas das religiões africanas do período, contudo certos antropólogos como Sergio Ferreti, em conversa informal, evidenciou a preferência pelo termo "cultos aos ancestrais", pois o conceito animismo utilizado por Durkeim em sua obra *Formas Elementares de Vida Religiosa* infelizmente não conseguiu abarcar a complexa pluralidade do fenômeno religioso africano. LOPES, Op. Cit. p.53.

expansão e comércio de escravos para exportação e foi durante o momento de sua administração que os Malinkês iniciaram um longo processo de sucessivas vitorias militares sobre outros régulos dando início a um período de ouro ao qual sua linhagem foi responsável que durou até o reinado de Sundjata Keita.[64] Entre os anos 1136 e 1353, "o Islã espalhou-se por todo o Mali e a economia do Império expandiu-se intensamente com a produção de sal pelas regiões integradas pela rede de tráfico do Oeste africano". [65] Esse processo de expansão militarizada dinamizou as rotas transaarianas através do resultado indireto (ou direto) do tráfico de escravos e outros produtos obtidos através da guerra para exportação; "as guerras africanas empreendidas com o objetivo de capturar escravos eram o equivalente exato das guerras eurasianas de conquistas territoriais. O Estado e seus cidadãos poderiam aumentar sua fortuna adquirindo escravos"[66]

O Mali dominou por volta do século XI até o século XVII. Através da imposição Malinkê ele foi responsável também pela difusão da língua Mande a mais comum de três grupos diversos de línguas existente na Alta-Guiné: jalofo e harpulaar que seguiam ao longo do rio Senegal; as línguas da costa do rio Gâmbia ate´o cabo Mount; e, por fim, o Mande, no interior da região – território Mali.[67]

> O povo de língua Mande gradualmente expandiu-se por uma prospera e rica bacia do Niger desde o Atlântico em um movimento gradual conduzido por mercadores e ferreiros. Mercadores trocavam ferro, ouro e tecidos (itens em abundancia na região interior) por cola, sal e pimenta malagueta (itens em grande quantidade na costa). Os colonizadores Mandinka escolheram estas novas áreas para caçar e plantar e provavelmente perseguir estes mercadores. Como estes Mandinkas colonizaram a costa através de fazendas, interligaram o oceano e o interior por meio das redes de comércio. Essa rede interna atravessou a complexa vastidão do Sahara pelo meio do Norte da África para o meio leste africano e a Europa.[68]

A progressão mandinga dentro do território aconteceu a partir da zona interna da

---

[64] A impressionante história do primeiro sundjata é contada por um *griot* chamado Mamadu Kuyatê através da obra do historiador da segunda geração da Escola de Dakar. Ver: NIANE, Djibril Tamsir. **Sundjata ou a Epopéia Mandinga**. Coleção Autores Africanos. São Paulo: Ática, 1982.

[65] Islam spread widely throughout Mali, and the empire's economy expanded greatly as coastal salt-producing regions were integrated into broad West African trade networks. HAWTHORNE, Walter. **Planting Rice and Havertng Slaves** – Tranformations along the Guinea-Bissau coast, 1400-1900. Coleção História Social da África. Portsmouth: 2003.

[66] THORNTON, Op Cit. p. 162.

[67] Id Ibid. p. 258.

[68] Mande-speaking people gradually spread from the prosperous and gold-rich Niger River basin toward the Atlantic in a movement led by merchants and smiths. Merchants echanged iron, gold, and cloth (items that they had in abundance) for hola, salt, and malagueta pepper (items plentiful on the coast). Mandinka settlers who were looking for new areas to hunt and farm probably slowly followed these merchants. As these Mandinka settled among coastal farmers, they linked Oceanside and interior commercial networks. Interior networks were in turn linked across the Sahara to a vast trading complex stretching from North Africa to the Middle East and Europe. HAWTHORNE, Walter. **Planting Rice…** pp. 30-31

Alta-Guiné, onde havia certa produção de ferro e tecidos, para a costa dos conhecidos "rios da Guiné"[69] onde a grande quantidade de rios e manguezais impossibilitavam a produção de ouro e outros minerais. Em contrapartida este território era um espaço para a produção de sal, de mandioca, milho e arroz desenvolvidas por meio de técnicas elaboradas para uma grande produção. A colonização malinkê engloba estes eixos produtivos através de suas investidas militares sobre estes territórios e o retorno com a estrutura de conquista do reino possibilitou controle sobre os produtores e comerciantes locais, além da aquisição de escravos de exportação para comercialização.

Portanto, o império Malinkê centralizou sob seus artifícios a região da Alta-Guiné e reestruturou o tráfico transaariano abrindo um caminho de comercialização com o Atlântico que posteriormente tornou-se um viés para a comunicação e o trato com os europeus. O império dominou uma quantidade significativa de outros reinos e impôs direta e indiretamente várias de suas características e em graus diferentes assimilou os mesmos enquanto malinkês através do processo de malinkização[70]. Foi um reino de conquistas e de uma estrutura política muito forte, a Mansaya, embebida numa certa imposição religiosa islâmica ao povo Mali ao mesmo tempo em que tolerava as crenças nos espíritos ancestrais em seu interior.

Contudo, seus imperadores, após Sundjata Keita, não seguiram o exemplo da administração imperial deste último que fomentou um período de grandes conquistas para o império durante o século XIV o que não continuou futuramente, pois "seus sucessores não tiveram a mesma força, e a partir do século seguinte, muito povos se tornaram independentes" [71]. O primeiro a conseguir a independência foi o reino de Wolof , mais forte, mais estruturado, e entre os últimos estava o reino de Kaabu em virtude do declínio do império Mali e seu completo desaparecimento por volta de 1650.

O estado Mali que lentamente havia se desagregado pela independência de suas possessões e pela falta de um Mansa (governante central) capaz de coordenar a situação de crise,

---

[69] Este termo "rios de Guiné" ou "rios da Guiné" é encontrado corriqueiramente na maior parte dos cronistas (Sandoval, Eannes de Zurara, Alvares de Almada) da época para referir-se a costa que vai do Senegal à Guiné-Bissau, englobando os rios Salou, Gambia, Casamance, Cacheu, Mansoa e Geba.

[70] O processo de Malikinzação foi uma ação continua e prolongada, mesmo depois do fim do império do Mali, de imposição cultural e da estrutura social e política Malinké sobre os povos da Alta-Guiné e os mais próximos. Sobre isso Ver: LOPES, Carlos. **Kabunké**: Espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 1999; HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a StaTelless Society during the Slave Trade: The rise of Balanta Paddy-Rice production of in Guinea Bissau.* In **The Journal of the African History**, Vol. 42. N° 1, 2001.

[71] BERTOLOSSI, Leonardo Carvalho. *A medicina mágica das bolsas de mandinga no Brasil, séc. XVIII*. In. **Usos do passado – Anais do XII Encontro Regional de História** – ANPUH. 2006, p.03.

havia deixado heranças majestosas para os reinos que lhe compunham anteriormente, e Kaabu foi um deles. A antiga Farim, província dependente do norte, assumiu as regiões próximas a costa dominando o Senegal, a Gâmbia e a Guiné-Bissau, portanto, mais de 50% da chamada Alta-Guiné. Era uma das províncias com menor preponderância, contudo com o passar do tempo, após sua independência e com a centralidade herdada com o islamismo malinkê ascendeu até o seu apogeu a partir de fins do século XVII e exerceu supremacia na África Ocidental nas rotas internas de tráfico transaariano no momento em que ascendeu como o principal reino de comercialização de escravos com os europeus na costa da Alta-Guiné de meados do século XVII até inicio do século XIX.

Apesar da resistência inicial contra os portugueses proporcionada por grupos étnicos como Bijagos, Biafadas e Balantas na costa da Alta-Guiné, foi a ação armada organizada do Kaabu que verdadeiramente conteve o avanço europeu. Ao mesmo tempo, foi o império Kaabunkê que negociou uma grande quantidade de escravos para os compradores estrangeiros tanto africanos quanto europeus.. Sem grandes possibilidades de comercialização com os outros povos e com o aparecimento de um novo mercado consumidor no Ocidente que concorria com as rotas sub-saharianas – o comércio de pessoas tornou-se vital para o Kaabu.

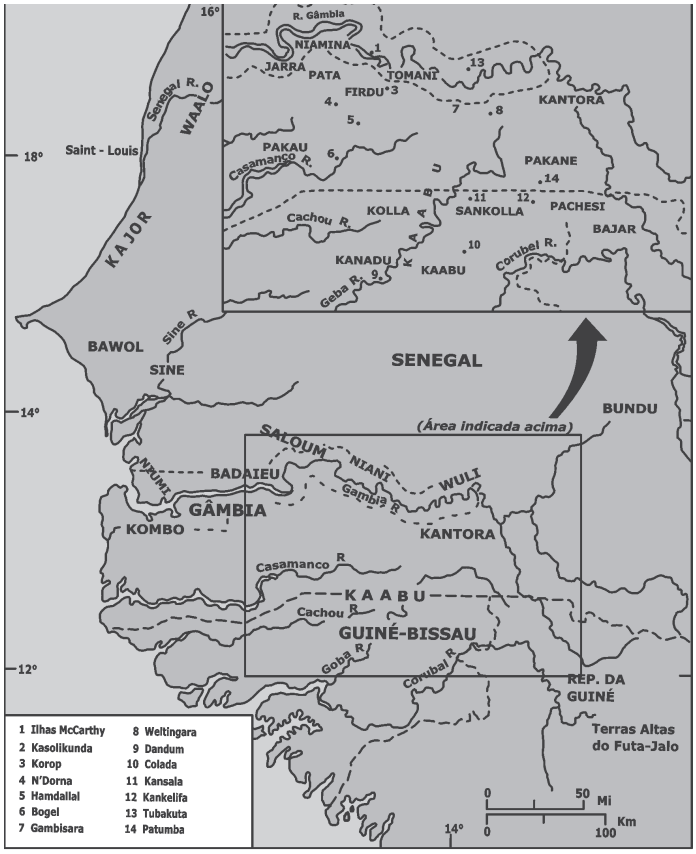
> [...] a principal mercadoria que permitiu ao Kaabu desfrutar de um poder considerável foi sem dúvida a escravaria, associada ao fato deste Estado ter conseguido impor-se como intermediário essencial junto aos europeus, e mais tarde também aos afro-portugueses. [72]

A organização kaabunkê seguia os moldes políticos e sociais da estrutura malinkê. Enquanto uma antiga possessão passou pelo chamado processo de malikinzação e seu Rei seguia inclusive os preceitos da mansaya com um líder islamizado. Sua diferenciação estava única e quase exclusivamente com o fato de sua base comercial ter se estabelecido sobre a comercialização de pessoas no trato de saída para o Atlântico. A mansaya kaabunkê comportava a mesma organização clânica, compondo um grupo social nobre chamado de Nyantio, com um líder islamizado que possuía preponderância relativa frente aos acordos fixados com os clãs enquanto alguns clãs ainda mantinham essa relação próxima com a religiosidade de culto aos ancestrais. Um grupo que recebeu relativo destaque dentro da sociedade kaabunkê, diferente dos Malinkês, foram os Nyamankala um grupo de artistas e ferreiros habilidosos, os quais

[72] LOPES, Carlos. *O Kaabu e os seus vizinhos: uma leitura espacial e histórica explicativa de conflitos*. In. **Afro-Ásia**, 32, 2005, p.14.

disponibilizaram uma quantidade significativa de armas brancas no mercado transaariano e eram responsáveis por um sistema de trabalho mais independente no estado[73].

ILUSTRAÇÃO 2 – TERRITÓRIO KAABUNKÉ NA ALTA-GUINÉ



Fonte: LOPES, Carlos. *O Kaabu e os seus vizinhos: uma leitura espacial e histórica explicativa de conflitos*. In. **Afro-Ásia**, 32, 2005

Contudo, a dinâmica social mais expressiva se deu por parte do grupo dos Dyula, os quais articularam-se com grande destreza junto ao comércio de longa distância sem necessariamente atender as tolerantes premissas da política organizacional interna, ou seja, eles "conseguiram criar circuitos e redes que escapavam às Mansaya, chegando ao ponto de conseguir criar um poder autônomo na fase de decadência do Kaabú".[74] Os Dyula, portanto, possuíram uma

[73] Alguns autores como Carlos Lopes consideram os Nyamankala como "os germes das futuras profissões liberais, como as corporações no mercantilismo europeu". LOPES, Carlos. **Kabunké...** p. 100.
[74] Id Ibid, p. 101.

eventual relação com a tomada de independência do Kaabu contra o Mali durante a chamada fase de dominação malinkê na qual esta Farim, conseguiu um abastado acumulo de riquezas, um fortalecimento dos seus grupos internos (sobretudo o grupo comercial Dyula) e o desenvolvimento de sua capital, Kansala. Esta relação dos Dyula com a independência do Kaabu se deu em virtude do fortalecimento das relações comerciais com as rotas internas e o começo do trato com os europeus. De um islamismo militante e intolerante com as expressões da religiosidade tradicional entre aqueles conquistados pelo processo de expansão militarizada do Kaabu, eles funcionaram como um radical agente de expansão e conversão islâmica kaabunkê e, também, como sujeitos da legitimidade histórica do Kaabu como um poderoso estado de comercialização de mão-de-obra escrava na África Ocidental constituindo a chamada "fronteira escrava" da região[75]. Logo, o Kaabu adquiria e comercializava escravos através dos Dyula que possuía certa autonomia frente aos outros grupos do império como os Nyantios.

A criação da fronteira escrava nos Rios da Guiné possibilitou um novo escoadouro das rotas transaarianas de comércio para além de Cantor, Safim e Arguim. Se antes o reino do Mali conseguiu um contato relativo com a costa através da submissão dos fazendeiros mande por meio dos seus mercadores e de sua militarização centralizadora na costa da Alta-Guiné, neste momento, os Dyula aproveitaram-se desta fronteira agrícola aberta pelos malinkês e redefiniram o poder sobre os grupos locais como os Balanta, Biafadas, Bijagos, grupos étnicos autônomos na região, tomando-os como escravos de exportação e escravos domésticos. Grupos como os Balanta, por exemplo, já participavam do tráfico transaariano de maneira mais incipiente para aquisição de itens (como o ferro para produção de armas e ferramentas para sua produção agrícola) não existentes na costa e algumas vezes forneciam escravos com o intuito de adquirir estes produtos. "Nesta sociedade, as vilas ou confederações de vilas eram a grande unidade política. Contudo, uma série de posições de autoridades eram mantidas conjuntamente com vilas e confederações, não era uma única pessoa ou grupo que reivindicava prerrogativas com o fim de legitimar o uso da força"[76] diferente do Kaabu, legitimamente guiado por um rei e seus generais. Os Dyula aproveitam-se das relações incipientes dos Balanta e de outros grupos parecidos e os escravizam.

---

[75] *The slaving frontier* é um termo corriqueiramente utilizado por Hawthorne em seus trabalhos correspondendo à região dos "Rios da Guiné" na costa da Alta-Guiné.

[76] "In such societies, the villages and confederations, no one person or grup claimed prerogatives over the legitimate use of coercive force." HAWTHORNE, Walter. **Planting Rice…** p. 2.

A tomada da costa pela sociedade kaabunkê torna possível o fornecimento efetivo de uma grande quantidade de escravos da região da Alta-Guiné e de outros territórios próximos para os portugueses de forma sistemática e contínua na foz dos rios da Guiné, sobretudo os rios Geba e Cacheu. Desta forma, o Estado do Maranhão e Piaui obteve "a maior parte da força de trabalho dos portos portugueses acessíveis no Atlântico, na Alta-Guiné e apenas ocasionalmente comprou escravos" em outros portos.[77] A mão-de-obra capaz de trabalhar na lavoura das capitanias do estado e aquietar a ansiedade produtiva destas duas colônias foi fornecida pelos guineenses desta sociedade.

3 - LICENÇAS OCÊANICAS: O Maranhão colonial no Mundo Atlântico e na América Portuguesa (1775-1800)

O Maranhão foi parte importante de uma ampla rede de ligações atlânticas entre

[77] MILLER, Joseph C. *A economia Política do Tráfico Angolano de escravos no século XVIII*. In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002. p.30.

Brasil e África. Havia pontos na África ao longo do oceano atlântico com o qual determinada feitoria na América Portuguesa pareceu identificar-se ou afastar-se ao longo de sua construção territorial e social. Com uma capital portuária de relativa dinamicidade o estado no último quartel do século XVIII conhecido como Estado do Maranhão e Piauí ligava-se com outros espaços do extenso território do Império Português. O porto de São Luís, a Praia Grande como era conhecida, foi reduto de entrada e saída de mercadorias, pessoas e serviços; além de ponto de recepção com territórios como Lisboa e Porto em Portugal; Bahia, Ceará, Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande [do Norte] no Estado do Brasil; Pará, seu vizinho; e, Cabo Verde, Moçambique, Costa da Mina, Angola e Alta-Guiné na África.[78]

Os pontos de ligação na vastidão do Império português eram inúmeros, contudo houve certas conexões de extrema significação para o então Estado do Maranhão e Piauí. Seus elos maiores eram com duas localidades: Alta-Guiné e Lisboa. A Alta-Guiné, uma extensão de terra correspondente nos dias de hoje ao espaço conjunto de cinco países: Senegal, Gâmbia, Guiné, Guiné-Bissau e Serra Leoa. E a cidade de Lisboa, capital do império português com a qual definia-se pelo fio maior da relação administrativa e por ser um centro convergente de trocas. Eram dois pontos da margem oriental atlântica com dois focos de relação diferenciada. O oceano os aproximava pelas correntes marítimas. O Maranhão estava mais próximo de Alta-Guiné (Cacheu e Bissau) e Portugal (Lisboa e Porto) que de muitos dos portos com os quais dividia o território da América Portuguesa graças a certa quantidade de fatores naturais.

3.1 - Das Guianas a São Roque – Os estados do norte da América Portuguesa Colonial

Ditado tradicional de referência para a imensidão do Brasil nos dias de hoje – do Oiapoque ao Chuí – ele não faria tanto sentido nas décadas do século XVIII. O então Estado do Brasil, no período colonial, na realidade possuía um tamanho menor que as proporções atuais. Eram desconhecidos o Oiapoque – cidade do Amapá – e o Arroio Chuí, pequeno rio do

[78] Estes são os nomes de localidades que aparecem no livro de termos de visita e no livro de passaportes e no Acervo do Arquivo Histórico Ultramarino. No caso de Rio Grande do Norte aparece na documentação somente como Rio Grande, a consideração "do norte" foi incluída pois as fontes possibilitam a interpretação de que seria o Rio Grande do Norte Atual. Houve uma única embarcação proveniente do porto de Moçambique dentro do período de 1775-1800

município de Chuí no Rio Grande do Sul, dividindo o extremo sul do país com Uruguai. O Brasil fora dividido inicialmente em dois grandes territórios denominados de Grão-Pará e Maranhão e de Brasil até 1772 e a partir deste mesmo ano em Estado do Brasil, Estado do Grão-Pará e Rio Negro e Estado do Maranhão e Piauí, resultado da relação com África e Portugal. O Atlântico não aparece só como o elo entre as margens que afasta, mas também acabou por determinar divisões no espaço político administrativo do território da América portuguesa.

> [...] com efeito, a separação do Estado do Brasil e o Estado do Maranhão (1621), cujos limites começavam exatamente na altura do cabo de São Roque, responde ao quadro de ventos e marés predominantes na costa sul americana: facilidade de comunicações com a Corte e transtorno da navegação litorânea sul-americana levam à criação de duas colônias distintas no espaço da América portuguesa.[79]

Logo, a separação inicial entre dois grandes estados na América Portuguesa, Estado do Brasil e Estado do Grão-Pará e Maranhão se deu graças a colaboração significativa do "transtorno da navegação litorânea sul-americana". E se por um lado o Estado do Brasil era menor, por outro o Estado do Grão-Pará e Maranhão existia e começava, então, a partir do cabo de São Roque, ponto máximo do espaço terrestre sul-americano à adentrar o mar e aproximar-se da África, acima de Pernambuco. O Grão-Pará e Maranhão efetivado em níveis administrativos e territoriais a partir de 1621 teria seu fim efetivo em 1772 na construção de dois outros estados a saber Maranhão e Piauí e Grão-Pará e Rio Negro. Esta última divisão não afetava de forma alguma o desenvolvimento do Estado do Brasil, pois Maranhão e Grão-Pará começavam a sinalizar necessidades individuais incompatíveis com a extensão do estado e com suas diferenças sociais e naturais, apesar de ainda terem em comum a enorme "distância" relacional para com o Estado do Brasil.

Próximo ao cabo de São Roque originam-se duas correntes capazes de determinar o ritmo das navegações na costa da América Portuguesa. Antes do navio a vapor o envolvimento das embarcações com as correntes e os ventos determinava a navegabilidade. Ir contra esse movimento resultaria em perda de tempo, suprimentos e condições de sobrevivência – o navegante, ocasionalmente, seria levado ao fracasso de sua empreitada caso enfrentasse essas correntes marítimas. Luiz Felipe de Alencastro chega a comentar dois casos bem alusivos de empreitadas desafiadoras das correntes e dos ventos marítimos que acabavam em fracassos e

[79] ALENCASTRO, Luíz Felipe de. **O trato dos viventes:** formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p.59.

perda de tempo. O caso da sumaca que levava soldados e missionários para o Ceará em 1655 e não conseguiu ultrapassar a costa do Maranhão retornando a São Luís, "desfazendo em doze horas quase dois meses de viagem inútil"[80]. E o exemplo do brigue *Beranger*, veleiro de dois mastros, saído do Rio de Janeiro, durante o período da Balaiada (revolta maranhense de meados do século XIX liderada por vaqueiros, camponeses e escravos) com a intenção de sufocar a mesma, mas que aportou semanas depois em Montevidéu, capital do Uruguai[81]. Enfrentar o Atlântico através do desconhecimento da movimentação superficial das correntes e sem a embarcação adequada era arriscar vidas e mercadorias.

Logo, a decisão levada a cabo pela administração da metrópole à dividir em dois estados o território da América Portuguesa não se deu exclusivamente pelo tamanho imenso deste espaço que dificultava a resguarda e segurança do mesmo, mas, teve o importante fator da questão da navegabilidade no atlântico. Isso rearticulou os estados em virtude do espaço da navegabilidade construído e adequado às correntes marítimas. Os pontos principais nas margens do Atlântico, na circunscrição da extensão do Império Português, mantinham contato seguindo o ritmo de movimento das correntes do oceano.

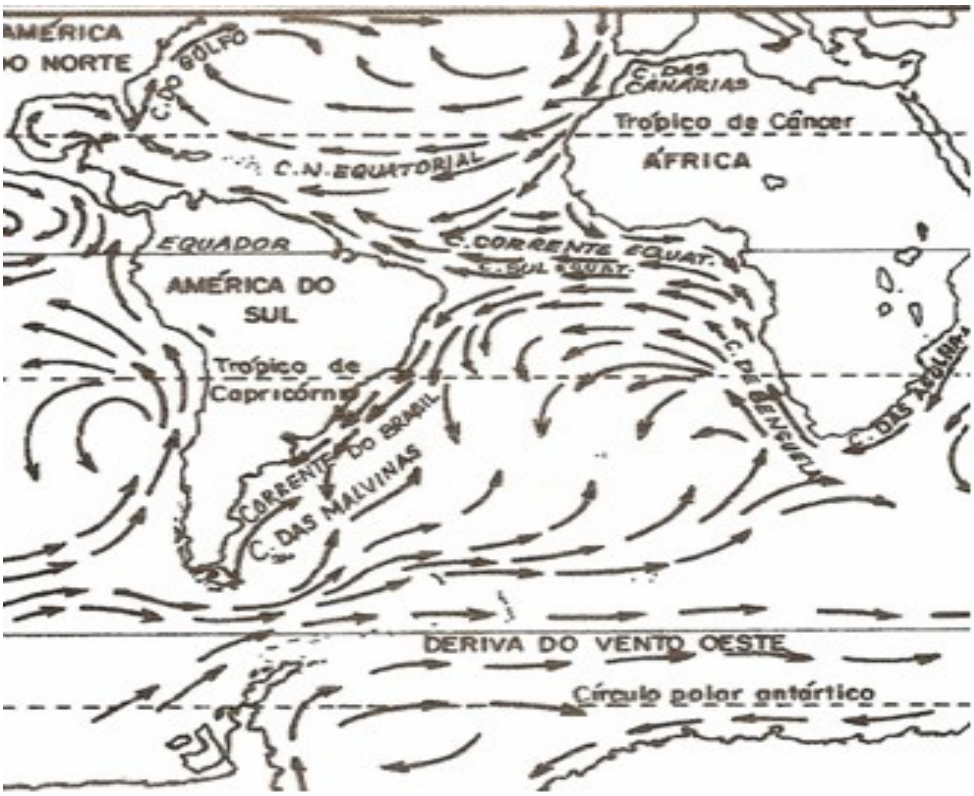
Entre as costas do Atlântico, no território do Império Português, delineamos os contornos de seis correntes das quais quatro são vitais na definição dos "córregos de navegação" por onde periodicamente as embarcações trafegavam pelo espaço correspondente. Essas correntes foram formadas pelo movimento conjunto dos fluxos internos dos mares com a deslocação dos ventos provocando assim uma circulação superficial dos oceanos, as chamadas correntes oceânicas. As seis correntes são: Malvinas, Equatorial, Sul Equatorial, Guianas, Benguela e Brasil. Destas as quatro últimas levaram a construção de dois espaços no Atlântico Sul e levando a definição de pontes entre lugares até então afastados pela imensidão do mar. [82]

Ambas as partes foram divididas a partir da Corrente Sul-Equatorial oriunda do movimento provocado pela Corrente de Benguela que começa na região próxima a Benguela, oeste de Angola; indo pelo Golfo dos Escravos, passando e seguindo até próximo a costa brasileira, atravessando assim as imediações da ilha de Santa Helena. Ao chegar nas proximidades do cabo de São Roque no Rio Grande do Norte dividia-se em duas, uma subindo ao

[80] Id. Ibid. p.58.
[81] Id. Ibid. p.61.
[82] MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte** - Navegação Costeira Estimada e em Águas Restritas. Marinha do Brasil. Disponível em: http://www.mar.mil.br/dhn/bhm/ publicacao/catalogo/htm/sumario.htm. Acesso em: 21 jun. 2007. p.256-265.

norte da América Portuguesa formando a Corrente das Guianas; a outra descia e dava origem a Corrente do Brasil até as imediações do Rio Grande do Sul onde começava seu retorno à África chocando-se com a Corrente das Malvinas e prosseguindo até o continente africano, formando um imenso círculo no Atlântico Sul.

ILUSTRAÇÃO 3 – AS CORRENTES DO ATLÂNTICO



Fonte: MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte** - Navegação Costeira Estimada e em Águas Restritas. Marinha do Brasil. Disponível em: http://www.mar.mil.br/dhn/bhm/ publicacao/catalogo/htm/sumario.htm. Acesso em: 21 jun. 2007. p. 263, 264

Acima desse cabo de São Roque no estado do Rio Grande do Norte com a Corrente das Guianas o movimento era feito a partir da Corrente Sul-Equatorial seguindo pelos estados hoje conhecidos como Ceará, Piauí, Maranhão, Pará, passando pelas Guianas e continuando até a América Central. Desta forma, os navegantes que iniciam a viagem nas Ilhas de Cabo Verde podem ir e vir do Grão-Pará e Maranhão sem muitas dificuldades graças a esta via de mão dupla, sem precisar dar uma extensa volta pelo oceano. Por este motivo, dos Estados do Grão-Pará e Rio Negro e Maranhão e Piauí pode-se ir ao Cabo Verde com grande facilidade, e por conseqüência, à Alta Guiné – apesar da distância - e destes pontos tornava-se fácil a investida marítima à

Portugal ou a África Ocidental. Ao mesmo tempo, a Corrente das Guianas era a mais rápida de todo o litoral da América Portuguesa tornando-se um empecilho, durante séculos, para algumas movimentações.

> Correnteza mais rápida de todo o litoral brasileiro, atingindo velocidades de 2,5 nós no costão que vai do cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) ao cabo Orange (Amapá), a corrente das Guianas facilitava grandemente a navegação para o norte. Tamanha a força das águas rolando nessa área que, mesmo com as velas meio arriadas, navios grandes podiam cobrir em três dias as trezentas léguas separando o cabo de São Roque do porto de São Luis. Em contrapartida, a corrente representava um obstáculo quase intransponível à navegação a vela no retorno do Estado do Maranhão ao Estado do Brasil. [83]

Destarte, se o Maranhão e o Piauí tornavam-se próximos (no sentido da facilidade de navegação) da Costa Ocidental africana, por outro, distanciavam-se do restante da América Portuguesa. Logo, todas as embarcações desejosas de arribar em Salvador vindos de São Luís enfrentavam como maior dificuldade, caso desejassem seguir rente a costa, a chegada até o Cabo de São Roque enquanto que deste até a Baía de Todos os Santos a travessia seria muito mais fácil e vice-versa. Dependendo do período do ano, para se chegar de São Luís a um importante porto do Brasil como Salvador os dias transcorridos eram inúmeros e a viagem era demasiadamente perigosa.

O tempo de viagem gasto neste trajeto de Salvador para São Luís correspondia a uma média variável entre 28 e 47 dias dependendo da força das correntes durante o período ou das monções sazonais de vento. Isso com base em seis viagens realizadas durante o período de abril a agosto feitas por três sumacas no período de 1775 até 1800 que saíram do porto da Baía de Todos os Santos até o porto da Praia Grande e tiveram seus dias de viagem registrados no códice de termo de visita de 1779-1806. As três embarcações, Santo Antonio Vale de Piedade, Santíssimo Sacramento e Almas e N. S. da Apresentação e Santo Antonio e Almas, em anos diferenciados, realizaram esta meia dúzia de viagens. A mais demorada, com 47 dias, foi a viagem registrada em São Luís no dia 07 de abril de 1793 e, por sua vez, a menos demorada, com 28 dias, no dia 20 de agosto de 1793. Aparentemente, os meses de final e começo de cada ano são justamente os quais a travessia de Salvador e São Luís torna-se mais penosa, pelo menos até o Cabo de São Roque trajeto o qual as viagens demonstravam-se mais demoradas. A partir de abril as viagens entre um ponto e outro seguiram um ritmo perfeito de decréscimo em dias transcorridos de viagem: 34; 33;

[83] ALENCASTRO. Op. Cit. p.58.

30; 29. Sendo o mês de abril o mais demorado na travessia e o mês de agosto o mais curto. A navegação era muito mais acessível nesse ínterim e os navegadores possuíam o conhecimento disto.

De todos os deslocamentos marítimos que ocorreram entre Salvador e São Luís nesse período de vinte e cinco anos registrado pelo livro de registro dos termos de visita de saúde houve um total de quinze viagens das quais somente estas seis tiveram o tempo de navegação informado. Contudo, todas elas possuem datas de chegada ao porto da Praia Grande e somente em quatro destes registros dos quinze totais (uma no mês de outubro, outra no mês de novembro e duas no mês de janeiro) representando certo receio por parte dos mestres e donos das embarcações em navegar neste período de setembro a março – era um verdadeiro perigo, às janelas sazonais estavam quase fechadas para os navios. Ou seja, havia uma predisposição a viagens durante os meses de abril à agosto com especial destaque para o mês de junho (quando a maior parte das viagens foram realizadas) e certa insegurança em viajar durante os meses de setembro à março no trecho entre Salvador e São Luís. Os fatores ambientais dificultavam a conexão entre as capitais do Brasil partindo do Maranhão e do Piauí, respectivamente.

Seriam influências das correntes ou dos ventos? As correntes mantinham o sentido e a direção de sua movimentação oscilando apenas entre os meses do ano na proximidade com a costa e na temperatura da água, mas os ventos por outro lado poderiam mudar de sentido e direção nos chamados movimentos sazonais. Ou seja, durante determinada estação ou período anual os ventos mantinham certo sentido para mudá-lo imediatamente durante outra estação. Ventos contrários à navegação, do Rio Grande do Norte para o Sul do Estado do Brasil, existiam a partir de meados de setembro, às vezes a partir de agosto, e normalmente, prosseguiam até meados de março enquanto que a partir de abril até agosto o vento ficava a favor destes navegantes explicando o interesse de diversos mestres de sumacas pela navegação neste período do ano no trajeto entre Bahia e Maranhão.

Em virtude desta dificuldade por parte do oceano Atlântico tornando o trajeto entre as duas regiões senão imprevisível, mas pelo menos problemática a ponto de dificultar a relação entre os estados existia ainda uma alternativa de movimentação dentro da América Portuguesa, por terra. Apesar do menor número a quantidade, por terra o seu percurso para chegar ao destino são extremamente elucidativos na tentativa de determinar rotas intestinas. Elas puderam ser percebidas a partir do livro de registro de passaportes que evidenciavam o destino, a pessoa para

quem o passaporte estava sendo passado, assim como quem o estava acompanhado, o seu meio de deslocamento, e, por último, o modo da viagem – se por terra, mar ou os dois. Alguns dos sujeitos que seguiram este percurso o fizeram parte por terra na tentativa de chegar até algum porto onde pudessem fazer "conexões" por mar até o ponto definitivo de chegada – o objetivo era burlar o obstáculo da corrente das Guianas, estorvo para quem saia de São Luís rumo ao Estado do Brasil.

TABELA 1: MODOS DE VIAGEM NA AMÉRICA PORTUGUESA A PARTIR DE SÃO LUÍS (1786-1793)

Localidade	Marítima	Marítima e Terrestre	Total de Viagens
Bahia	08	06	14
Pernambuco	33	10	43
Pará	39	08	47
Goiás	00	01	1
Ceará	23	06	12
Rio de Janeiro	01	01	2
	104	32	136

Fonte: Livro de registro de passaportes Nº 39 – Acervo da Secretaria de Governo do Maranhão – APEM

As viagens por "mar e terra" ou marítimas e terrestres eram mais sofridas e difíceis, contudo representava uma alternativa reconfortante na quantidade de dias entre origem e destino e outra forma de movimentação para aqueles mais ansiosos e impacientes na espera das janelas sazonais que tornariam as navegações mais complicadas. O quadro acima demonstra que uma quantidade até significativa de pessoas resolveu arriscar com esta maneira de viajar ora estando numa viagem fluvial, ora num percurso por terra, ora, ainda, num trajeto por mar constituindo 23,5% das viagens oriundas de São Luís. As viagens realizadas para a Bahia ou Rio de Janeiro com a designação "mar e terra" ou "mar ou terra" em geral possuíam como ponto de conexão Ceará e Pernambuco chegando até estas localidades por terra e seguindo até o destino final por mar. Das 14 viagens existentes para Baia de Todos os Santos seis foram por "terra e mar" "fazendo conexão" em Recife, cidade abaixo do Cabo de São Roque na descida para o sul do Brasil e, portanto, sem passar pelo empecilho da corrente das Guianas e aproveitando a corrente do Brasil. A intenção era justamente fugir das complicações existentes na navegação marítima,

afinal seguir para uma localidade na costa onde a corrente e o vento estivessem a favor da movimentação seria uma lógica mais que aceitável. Contudo, era cansativo, fatídico e desgastante. O Frei Manuel da Cruz que saiu do Bispado de São Luís do Maranhão para assumir e inaugurar o bispado de Mariana em 1757 demorou na viagem onze meses e ficou doente várias vezes enquanto enfrentava os 2700 quilômetros entre São Luís do Maranhão e Mariana em Minas Gerais. Por isso, ainda assim várias eram as pessoas que continuavam a preferir a viagem turbulenta por mar, nem que para isso tivesse de ariscar uma viagem mais segura ou esperar uma janela sazonal menos arriscado para a navegação.

Assim sendo, o Atlântico separou pelo viés ambiental a América Portuguesa. Inicialmente, dois estados foram formados pelo processo obedecendo em parte a significativa presença das correntes marítimas. Uma corrente provinda do continente africano divide-se no Cabo de São Roque, Rio Grande do Norte, em duas correntes divergentes que acompanham em cada qual dos seus sentidos a costa da América: Corrente das Guianas e Corrente do Brasil. Além da forte influência dos ventos de monções nesta navegabilidade costeira determinando períodos semestrais para as embarcações navegarem no oceano Atlântico junto ao território da América Portuguesa e a alternativa para isso, o transporte terrestre, demonstrava-se extremamente penoso durante o final do século XVIII. Se por terra a situação era fastidiosa e perigosa por mar tornava-se diferente apenas na menor quantidade de dias de cansaço – dependendo do período do ano – e na forma de perda de vida ou de saúde.

3.2 - Corsários e Invasões no Império Português, nas duas margens do Atlântico Equatorial

Essas modalidades de viagem e seus devidos contratempos eram um problema para a relação entre o norte e o restante da América Portuguesa representando parte significativa dos motivos que levaram a divisão da América Portuguesa num primeiro momento em dois grandes estados e, posteriormente, em três estados. Sair de São Luís para Rio de Janeiro ou Salvador indo contra o fluxo da Corrente das Guianas, sobretudo entre os meses de março e agosto, seria quase impossível. Portanto, as correntes marítimas enfraqueciam possíveis elos de união existentes entre as partes norte e sul do Império Português na América.

Contudo, não podemos descartar a possibilidade do tamanho administrativo ser um importante fator para a divisão. A América Portuguesa era deveras grande para ser administrada

por um único governo-geral, sobretudo quando levamos em consideração a dificuldade de comunicação existente entre os dois pedaços de terra por mar, e para ser salvaguardada das investidas inimigas ao domínio português. O perigo de corsários e de invasões de nações estrangeiras era freqüente. Todos os espaços do império português eram constantemente ameaçados pela presença ocasional de outros europeus, sobretudo áreas pouco povoadas por portugueses e com a colonização limitada a pequenos redutos de feitorias.

No Estado do Brasil, nos centros mais povoados por questões políticas ou econômicas os corsários mostravam sua renitente atividade. Destacavam-se, sobretudo, franceses e holandeses. Estes últimos conseguindo grande destaque no atual nordeste quando invadiram Pernambuco em 1630 com:

> Uma das maiores armadas que já cruzou a equinocial", dizem os documentos. E com os mais vastos projetos. Com justeza afirmou José Honório Rodrigues que após terem tentado dominar o centro político da colônia portuguesa – a Bahia – tentaram os flamengos apossar-se do seu centro econômico no século de seiscentos. [84]

Recife e Bahia (em 1624) foram exemplos das localidades invadidas pelos holandeses dentro do Estado do Brasil. Em Pernambuco, centro da produção açucareira no século XVII, mantiveram-se por um período prolongado de 24 anos. No Estado do Grão-Pará e Maranhão (portanto, antes de 1772), ao norte da América Portuguesa, localidade onde não havia muitas formas de guarnição portuguesa era ainda mais fácil ocorrerem essas invasões. Em "1629 os piratas holandeses com auxílio de alguns índios, já faziam algumas incursões pelo litoral do Pará, entrando muitas vezes em conflito com os soldados portugueses e com os próprios religiosos"[85] na tentativa de encontrar algum espaço estratégico para se fixar. O que ocorreu em 1641, na então cidade de São Luís, mantendo sua ocupação pela força até 1644 quando a região foi retomada pelos colonos obrigando os flamengos a recuar e zarpar num navio português roubado deixando igrejas e outras casas destruídas pelo fogo. [86]

Era a segunda investida estrangeira à São Luís do Maranhão no século XVII. A primeira havia ocorrido em 1612, pelos franceses, sem grandes construções, terminando numa

---

[84] MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Tempo dos flamengos**: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. Recife: Editora Massangana, 1987, p. 35.

[85] CARDOSO, Alírio; CHAMBOULEYRON, Rafael Ivan. *Fronteiras da cristandade: relatos jesuíticos no Maranhão e Grão-Pará (século XVII).* In.: Mary del Priore e Flávio dos Santos Gomes. (Org.). **Os Senhores dos Rios**: Amazônia, Margens e Histórias. 1 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 45.

[86] AMARAL, José Ribeiro de. **Ephemerides Maranhenses** (Datas e Factos Mais Notaveis da Historia do Maranhão) 1ª parte – Tempos Coloniaes (1499-1823). Maranhão: Typogravura Teixeira, 1923. Setor de Obras Raras da Biblioteca Publica Benedito Leite – Maranhão, pp 23-26.

leve disputa de possessão na Europa entre Portugal e França sobre o território. De acordo com João Francisco Lisboa foi esta experiência breve de invasão estrangeira que conseguiu "despertar os portugueses e o seu governo da sua já então habitual inércia e frouxidão", apesar disso não ter impedido a ousada invasão holandesa 36 anos depois. O espaço grande do território sempre sinalizou como um problema no sentido da segurança e da defesa dos bens do estado português.

Situações parecidas ocorreram dentro de todo o Império Português. Conseguir colonizar sem riscos e problemáticas a imensa extensão do território estabelecido em dois oceanos diferentes e três continentes era quase impossível, mas a necessidade de administrações que pudessem resguardar as fronteiras da conquista era possível. Nos territórios africanos com alguma possessão de Portugal existiu o perigo presente dos invasores. No começo eram poucas as embarcações investindo sobre os africanos e seu território para adquirir qualquer um de seus famigerados produtos e por isso "a cada ano, tornava-se mais difícil para os portugueses afastar os competidores. Era imenso o litoral, e poucos os vasos que por ele deviam velar." [87]

O governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Piauí na década de 1780, José Telles da Silva, sempre atento aos acontecimentos da capitania e do além-mar (sobretudo, os eventos da Alta-Guiné) relatou um caso ocorrido no dia 31 de dezembro de 1784 numa das fortalezas erguidas em território africano, Bissau, ou melhor, São José de Bissau. Neste ponto se formou um dos principais portos de saída de escravos para o norte da América Portuguesa junto com Cacheu que possuía, por sua vez, dois séculos de existência na costa de Guiné. Separados por uma distância aproximada de 80 quilômetros possuíam várias dificuldades em comum, dentre elas a difícil convivência inicial com os africanos e as doenças que consumiam uma grande parte

[87] COSTA E SILVA, Alberto de. **A Manilha e o Libambo** – A África e a escravidão de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002, p. 451 e 452.

de seus soldados.

As chegadas de portugueses (*lançados*, *trânsfugas* ou *tangomaus*) [88] à Bissau começa desde princípios do século XVI e as fortificações do lugar foram levantadas vezes seguidas (em 1687 e 1696), sempre com a constante reação dos grupos étnicos locais como os Papéis, agricultores de organização simples da costa, ou ainda os Bijagos, exímios navegadores. A fortaleza de São José de Bissau, resistente às reações dos nativos, surgiu a partir de um sacrifício português de "mais de um milhar de mortos ceifados pelas doenças tropicais"[89]. Foi fundada efetivamente em 1773. Era um quadrado de pedras que poderia ter entre 100 e 200 m², portanto relativamente pequeno para uma guarnição militar e para uma localidade de transações comerciais.

Este governador e capitão-general do Maranhão, José Telles da Silva, narra em uma carta enviada ao Secretário do Estado de Negócios da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, sucessor de Sebastião de Carvalho e Mello, o Marquês de Pombal, a aproximação "suspeita" da Nau de Guerra Francesa de duas baterias comandada pelo Marquês *La Julle* que saiu de Senegal, colônia francesa, rumo a Serra Leoa, então colônia inglesa. José Telles no Maranhão relatou um fato acontecido semanas antes em Bissau motivado, de acordo com ele, pela importância das informações e por "o Commandante daquelle Porto talvez não tenha ocazião tão pronta como esta que agora se me offerece". José Telles a partir de seu relato evidencia a fraqueza da guarnição de Bissau e dos perigos representados pelos estrangeiros na localidade.

A Nau de Guerra, de acordo com ele, fundeou próximo à fortaleza enviando em direção dos portugueses duas embarcações pequenas. Uma delas permaneceu no mar,

---

[88] *Lançados, trânsfugas e tangomaus* eram os portugueses que foram deixados ou por vontade própria foram parar no litoral das futuras colônias mantendo relação com os nativos da região. Os dois termos são complementares, pois ao mesmo tempo em que estes primeiros colonizadores, importantíssimos ao processo de colonização, podem ter sido abandonados a própria sorte no novo território, podem também ter iniciado nova moradia na localidade por intenção pessoal. Desta forma, podemos entender tanto os casos dos emissários de Diogo Cão deixados no Reino do Congo quanto o caso das colônias de *Petite Côte* e *Porto de Ale* na costa do Senegal, basicamente formados por judeus ou marranos fugidos do processo de intolerância iniciado com a conversão forçada dos judeus em 1497 em Portugal. Sobre melhores detalhes sobre os conceitos ver THORTON, John. **A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. pp. 108-111; ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O Trato dos Viventes** – formação do Brasil no Atlântico Sul. SP: Cia das Letras, 2000. pp. 48-50. E os casos explicitados ver VAINFAS, Ronaldo; SOUZA, Marina de Melo e. *Catolização e ressurreição: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento antoniano, séculos XV-XVIII*. In. **Formas de Crer** – Ensaios de história religiosa do mundo luso-afro-brasileiro, séculos XIV-XXI. Salvador: EDUFBA, 2006 pp 50-52; MARK, Peter; HORTA, José da Silva. *"Disserão ao rei que nós os católicos... adoravamos em pedras e em paus": Catholics, Jews and Muslims in early 17th century Guiné*. In. MORGAN, Philip; KAGAN, R. (eds) **Atlantic Diasporas: Jews and Cripto-Jews in the age of Mercantilism, 1500-1800**. John Hopkins University Press.

[89] PÉLISSIER, René. **História de Guiné:** portugueses e africanos na Senegâmbia (1841 - 1936). São Paulo: Ed. Estampa, 1997. p. 75

provavelmente por segurança, e a segunda levou uma carta até o Sargento-mor Comandante daquela praça, Ignácio Xavier Baesão, pedindo-lhe "algum viveres, lenha e agoa de que vinha faltar, o que tudo o Comandante lhe mandara logo a quantidade". A nau permaneceu nos arredores por cinco dias e ordenou a cinco pequenos botes sondarem todo o espaço da barra onde se localizava a fortaleza de Bissau. Chegando seus oficiais a terra checaram o estado das fortificações e atentaram, inclusive, que não havia "de viveres mais do que cinco Boys, huma ou duas pipas de agoa". Para Jose Telles da Silva, governador do Maranhão, "parecia pretexto, e não necessidade a procurarem viveres".[90]

A Nau de Guerra francesa era uma ameaça clara a supremacia portuguesa da fortaleza e o comandante da praça era ou muito precavido ou muito acuado reagindo com relativa letargia à presença francesa. Numa guarnição enfraquecida pelos ataques locais de africanos, pelo perigo das viroses, pela pequena quantidade de soldados e mantimentos, a presença de uma única Nau de Guerra era o suficiente para aterrorizar em virtude da quantidade de armamentos.

A embarcação francesa levantou ancora e seguiu viagem no dia 05 de janeiro de 1785. Os perigos aparentes haviam passado, contudo, era claro para o comandante da praça africana e para os administradores de outras periferias (como o Estado do Maranhão e Piauí na figura do José Telles da Silva) o perigo que estas embarcações estrangeiras sinalizavam para o poderio luso. E isso estava bem evidente numa ameaça velada deixada em mãos do Sargento-Mor e Comandante da fortaleza, Ignácio Xavier Baesão: uma carta endereçada a uma outra Nau de Guerra francesa que deveria passar por ali dentro de alguns dias. Infelizmente o conteúdo não é expresso pelo governador maranhense, mas sua existência em Bissau sinalizava para a ameaça francesa na costa africana. Apesar da presença ofensiva das naus francesas a fortaleza lá permaneceu, pois dali eram oriundas inúmeras embarcações que aportaram em São Luís do Maranhão no restante do século XVIII e a localidade continuou sendo uma possessão portuguesa.

Enfim, o perigo de estrangeiros invadirem terras do Império Português era constante, seja na África, seja na América. Toda e qualquer forma de investimento capaz de corroborar com a segurança do Império no além-mar eram necessárias. Uma das saídas para o funcionamento do monopólio mercantilista e indiretamente propiciando mecanismo de defesa aos territórios nas colônias tornou-se a companhia. Esta maneira de resguardo territorial nas colônias foi utilizada

[90] Carta de José Telles da Silva ao Senhor Martinho de Mello e Castro de 10 de março de 1785. Livro da Secretaria de Governo do Estado do Maranhão e Piaui. Setor de Códices. Arquivo Publico do Estado do Maranhão.

por diversos países na implantação do aparato necessário para a segurança, para as transações comerciais, para a fabricação de navios e outras embarcações marítimas e fluviais, etc.

As companhias, diferente dos contratos monopolistas, individuais, possuíam mais fontes para aquisição de financiamentos iniciais para a apropriação de recursos de uma região e para o efetivo retorno financeiro do empreendimento monopolista. Sua importância adveio, também, com a forte organização das *Companhias Holandesas das Índias Orientais* e *Ocidentais* criadas em 1602 e 1621, respectivamente. Formadas a partir de capital misto, particular e privado, capaz de sedimentar um gigante comercial na luta por territórios espanhóis que não respeita espaços na comercialização do Atlântico. Com o sucesso das companhias iniciais, "o modelo foi rapidamente copiado pelos ingleses, que em 1613 já tinham a sua *East Índia Company*, e mais tarde pelos franceses, que fundaram a sua *Compagnie Française des Indes Orientales* em 1664." [91]

As Companhias Ibéricas, portuguesas e espanholas, seguiram o mesmo caminho monopolista. Primeiramente Portugal, em 1549, Companhia da Índia Portuguesa, depois, durante a União Ibérica, Companhia da Índia Oriental, por volta de 1628. Contudo, o apogeu das companhias monopolistas lusas foi durante o período pombalino em que houve um marco legal e uma dinamicidade focada na produtividade das áreas do Império Português. A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, fruto da política pombalina, dinamizou a sociedade do Grão-Pará e Maranhão a partir de 1755, e contribui com o firme controle de suas áreas de monopólio.

Com a prerrogativa de proteger o território de Bissau, localidade que a Coroa também havia deixado sob a responsabilidade de seu monopólio, em 1756, "apesar da ausência de recursos financeiros necessários, tanto por parte da CGCPM [Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão] quanto por parte do rei, a companhia solicitou autorização real para a construção de uma fortaleza em Bissau. O motivo alegado era a presença de navios estrangeiros (notadamente ingleses e franceses) na região." [92] Essa solicitação terá como resultado a construção da Fortaleza de São José de Bissau em 1773, pouco antes do fechamento da companhia em 1778. Resultado da preocupação do grupo econômico da companhia do Grão-Pará

[91] SILVEIRA, Renato da. **O candomblé da Barroquinha:** processo de constituição do primeiro terreiro baiano de keto. Salvador: Maianga, 2005, p.305.
[92] SHIKIDA, Cláudio D. **Companhias Privilegias de Comercio**: Um esboço inicial com ênfase em problemas de agência. Artigo 16 do IBMEC – Minas Gerais. Disponível em: http:// www.ceaee. ibmecmg.br/working.htm. Acesso em: 15 jun. 2007, p.21.

e Maranhão com sua principal fonte de mão-de-obra, Bissau – a fortaleza tornara-se um dos pontos de maior tributação de escravos para o tráfico de cativos no Atlântico Equatorial. Foram as companhias que mais se destacaram na defesa do patrimônio ultramarino da coroa portuguesa[93].

> A defesa do patrimônio da realeza era de importância fundamental para o Estado e para a Companhia de Comércio, numa época de encarniçada atividade imperialista. Portugal, compreendeu, assim, a difícil situação e, por isso, não poupou esforços para salvaguardar o manancial de riqueza ultramarina. As companhias do extremo-norte do Brasil, rejuvenescida pela Companhia pombalina, apareciam, então, a uma Europa em franco crescimento capitalístico com regiões maravilhosas de produtos tropicais mercantilizáveis. Impunha-se, portanto, a montagem de fortaleza militares e de bases de ocupação estável, onde o tráfico se pudesse realizar com segurança e em mais larga escala. (DIAS, 1971, p.441)

Logo, o perigo de corsários na região também sedimenta a divisão da América Portuguesa. "Essa divisão representava, de fato, uma tentativa de administração metropolitana para melhor controlar a imensa terra do Brasil, terra esta sempre sujeita a incursões estrangeiras interessadas no comércio do pau-brasil e das drogas do sertão". [94]

A divisão da América Portuguesa em dois grandes blocos, primeiramente (1621), facilitou a resguarda do território através de uma administração descentralizada. Um destes estados, aquele que comportava o Amazonas (Grão-Pará e Maranhão) estava ainda num processo de crescimento restrito da colonização. A partir daí foram instaladas inúmeras missões na enseada ou próximo de vários rios do norte da América Portuguesa que posteriormente evoluíram para povoados e vilas. No final do século XVII e começo do XVIII o estado possuiria duas grandes capitais: São Luís e Belém.

Assim, acabava-se por definir as condições propícias para a divisão do território da

---

[93] Entretanto, existem trabalhos que enfatizam as Companhias como cartéis, portanto, mais interessados nos resultados econômicos e no retorno financeiro. Enquanto Manuel Nunes Dias coloca a companhia a serviço do estado (por ter uma quantidade significativa de acionista de alguma forma vinculados ao Estado como o próprio Rei e o Marquês de Pombal, acionistas da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão) outros como Carreira colocam as companhias (e podemos ainda incluir os contratos) como meios de renda para uma determinada quantidade de particularidades e, por isso, não possuindo a prioridade de assegurar a defesa do patrimônio da corte. Entretanto, este trabalho enfatiza que a existência das companhias, sobretudo a do Grão-Pará e Maranhão, e seu conteúdo monopolista sobre uma determinada região indiretamente estariam colaborando na defesa do patrimônio territorial da corte, por ser, também, sua principal fonte de renda e controle, independente do Bem-Estar da colônia tida como fundamental na análise econômica de alguns estudiosos. Sobre mais elementos desta discussão consultar SHIKIDA, Cláudio. *Companhias Privilegiadas de Comércio: um esboço inicial com ênfase em problemas de agência*. Minas Gerais: ibmec, 2004.

[94] PIERONI, Geraldo. **Os excluídos do reino**. SP: Imprensa Oficial, 2000, p. 100.

América Portuguesa. Por um lado, as relações com o ambiente representado pelas correntes oceânicas e por outro, o extenso território ansioso por proteção frente ao perigo eminente de corsários e invasores. Duas partes diferentes, respondendo a questões diferentes e interesses diversos. Cada qual seguindo o ritmo de sua comunicação com a corte. Grão-Pará e Rio Negro e Maranhão e Piauí eram socialmente e politicamente mais próximos de Portugal e Alta-Guiné e mais distantes do Brasil.

O Grão-Pará e Rio Negro era uma região limítrofe com territórios em processo de colonização por outros países, uma periferia, portanto com uma dificuldade maior de resguardo do território dada a imensidão de espaços ainda não visitados pelos portugueses, além dos problemas de convivências com os índios, os perigos naturais que vinham com o avanço da extensão ainda virgem das terras amazônicas. A Amazônia, tal qual nos dias atuais, mas por uma imagética diferente, era cobiçada por diferentes grupos europeus. As investidas espanholas foram os problemas mais concretos para Portugal. A percepção da ameaça hispânica era tão presente que no século XVIII "o governo luso se encontrava preocupado com a questão de limites territoriais disputados pelos espanhóis" [95]. O prenúncio das investidas espanholas estavam claramente apregoado "pela instalação do aparelho administrativo espanhol no Peru, através de Audiências e do Vice-Reinado, desde 1543"[96] além das próprias investidas desastrosas do Estado-nação da Espanha através de expedições como a iniciada pelo governador Pedro de Ursua e continuada por Lope Aguirre.[97]

Já o estado do Maranhão e Piauí possuía um grau de estabilidade maior auferido pelo tráfico de escravos para a região e pela produção de algodão e arroz do final do século XVIII. A administração do estado seguiu por um processo colonizador diferente, apesar de manter ainda algumas similitudes com o Grão-Pará. Eram os dois ainda ligados pela corrente das Guianas, pelas dificuldades semelhantes para com os índios, e por fazerem parte das chamadas áreas de missão, contudo eram dois estados diferentes para a administração central portuguesa e desta

[95] PANTOJA, Selma. *Três Leituras e Duas Cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos.* In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002, p.101

[96] UGARTE, Auxiliomar Silva. Margens Míticas: A Amazônia no imaginário europeu do século XVI. In: PRIORE, Mary Del; GOMES, Flávio. **Os senhores dos rios** – Amazônia, Margens e Histórias. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 21. Sem dúvida alguma o Vice-Reinado do Peru representava uma ameaça para o território do Grão-Pará que Portugal ansiava em consolidar, contudo esse perigo não se consolidou mais pela própria instabilidade da possessão hispânica, representada pelas constantes revoltas contra a autoridade real.

[97] Sobre mais detalhes das expedições consultar o trabalho já citado de Auxiliomar Ugarte.

forma prosseguiram no último quartel do século XVIII.

Enfim, o norte da América Portuguesa distanciou-se por mar, durante um longo período, do estado do Brasil, construindo uma outra trajetória de relações, um outro arcabouço cultural apesar de ainda manter níveis próximos, pois ainda vizinhos em território. Na realidade, mais próximo (em níveis relacionais do norte da América Portuguesa, sobretudo do Estado do Maranhão e Piauí) estava uma outra colônia, na margem direita do Atlântico: a Alta-Guiné.

3.3 - O estado do Maranhão e Piauí com a Alta-Guiné: Entre Portos e Navios

A maior conectividade existente no mundo Atlântico era feita através das embarcações que cruzavam suas águas dia e noite: sumacas, naus, brigues, galeras, etc. Navios dos mais diversos tamanhos e arqueações iam de um ponto a outro estabelecendo contatos prolongados entre as duas extremidades fazendo trocas contínuas e estabelecendo uma intensa comunicação tal como na frase de Paul Gilroy "o navio continua a ser talvez o mais importante canal de comunicação pan-africana antes do aparecimento do disco long-play." [98] Este canal de comunicação firmava entre os portos da Alta-Guiné e Maranhão demorado intercâmbio e estabeleceu raízes e conseqüências dos mais diversos níveis.

A conexão entre os diversos pontos do território dependia do movimento das águas, quando essa tornava-se difícil, dificultava também a interação entre esses pontos e, portanto, o trânsito de informações, a chegada e saída de cartas, a troca de mercadorias e o mais importante: prejudicaria toda a intervenção política direta por um único centro. Esta era a situação que dificultava relações entre Brasil e Maranhão e Piauí.

O movimento superficial dos oceanos ocasionado pelo seu fluxo interno e o movimento dos ventos levou a descoberta de relações que mostravam-se proveitosas com o tempo. Surgindo trocas benéficas não só para algumas áreas do império português, mas também para a própria corte. Uma parte da construção e formação da América, tal qual a conhecemos atualmente se deu através destes envolvimentos como mostrado em alguns estudos brasileiros. Expressando possíveis traços pertinentes de influência dos diversos grupos e subgrupos dentro dos vários pedaços multifacetados do continente. Revelando relações profundas entre Rio de

[98] GILROY, Paul. Op, cit, . p.54

Janeiro e Angola[99]; Bahia e Costa da Mina[100]; e, Maranhão e Piauí com Alta-Guiné. O Maranhão entre os diversos eixos relacionais ciclo relacionais da economia do tráfico atlântico, desenvolvidos durante o período colonial, aproximou-se mais das Ilhas de Cabo Verde, importante entreposto marítimo, e da região de Alta-Guiné: Senegâmbia, Serra Leoa, Guiné e Guiné Bissau, sobretudo no período que se estende de 1775 a 1800.

Bahia e costa da Mina negociaram fumo e escravos durante todo o século XVIII. Eram os traficantes baianos que levaram "tabaco de terceira categoria" para "comerciar com os africanos que apreciavam esse produto mais que qualquer outro" e traziam "escravos aos portos do Brasil". O resultado disto no comercio do atlântico sul foi a formação de um trato realizado diretamente entre dois territórios coloniais sem a contínua prescrição da coroa portuguesa e, portanto, com relativa independência das partes e favorecendo, desta forma, "especialmente aos comerciantes baianos que dispunham de tabaco, em detrimento dos comerciantes portugueses e de outras partes do Brasil que, sem esse produto, viram reduzidas as suas possibilidades de comerciar nessa parte da costa". [101] Portugal, por sua vez, limitava-se ao ordinário papel de cobrador do fisco com taxas dignas do credito baiano e africano sem a imposição direta da indústria manufatureira portuguesa.

Rio de Janeiro e Angola comportaram-se de forma similar. Ambas organizaram-se no intuito de satisfazer suas necessidades diretas de comercialização rebelando-se contra a imposição portuguesa de itens comerciais seja através de taxações abusivas ou por meio de leis coercitivas. Isto é perceptível na disputa entre as bebidas alcoólicas no território angolano, enquanto produtos de comerciantes concorrentes: portugueses e cariocas. Em 8 de abril de 1679, Pedro II, regente real da coroa portuguesa em virtude da instabilidade mental do irmão D. Afonso VI, assinou, por recomendação do Conselho Ultramarino, uma provisão que tornou ilegal exportar cachaça do Brasil para Luanda assim como proibiu a bebida em todo território angolano com um argumento tendencioso de que a geribita, cachaça brasileira, "era uma bebida alcoólica

[99] Ver CURTO, José C. "Vinho versus cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda c. 1648-1703". In Pantoja, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra. **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, pp. 69-97. 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: Companhia das Letras, 1997.

[100] Ver VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987; RIBEIRO, Alexandre Viera Ribeiro. "O tráfico atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815)" **Estudos de História**, Franca (SP) v 9, n.2, pp. 11-34.

[101] PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do canbomblé**: história e ritual jeje na Bahia. São Paulo: Unicamp, 2004. p. 46.

de qualidade muito baixa e, portanto, extremamente prejudicial à saúde de seus consumidores" enfatizando o consumo exagerado da bebida como "o responsável direto pela morte de muitos soldados portugueses e escravos africanos em Luanda e em suas redondezas."[102] Apesar de aviltar a bebida brasileira com o intuito de legitimar a existência da lei e sua implementação os consumidores africanos apreciavam mais o "sabor doce da cachaça brasileira" mesmo com a elevação de preço durante a comercialização ilegal que se estendeu até 1695 com uma nova provisão que revogava a anterior.

> A importância da cachaça brasileira no tráfico de escravos de Luanda, a maior cidade na costa ocidental da África Central e centro fundamental na exportação de cativos das Américas, tem sido reconhecida há muito tempo. Do final de 1600 até a proibição de escravos ao sul do equador em 1830, a cachaça foi a mais importante bebida alcoólica importada pela capital colonial, permitindo aos comerciantes coloniais na terra de Vera Cruz adquirir, por meio dela, uma proporção significativa de cativos. Durante o século XVIII a cachaça foi o principal elemento das relações econômicas brasileiras com Angola.[103]

A cachaça e o tabaco são os elementos demonstrativos de uma relação próxima e direta entre as costas do sul da América Portuguesa e do sul da África independentes da relação com Portugal em virtude do interesse direto dos africanos em consumir os produtos de "terceira categoria" do território da América Portuguesa. Situação similar ocorria entre o Estado do Maranhão e Piauí e a África Ocidental fornecendo escravos como mão-de-obra para a lavoura maranhense.

Os portos de Cacheu e Bissau eram conectados constantemente pelo porto de São Luís através de várias embarcações grandes de dois ou três mastros: galeras, brigues, escunas, bergantins, etc.; faziam esta travessia. As trocas eram muitas com retorno mercantil para todas as partes. Em Cacheu e Bissau (tal como no restante dos principais portos da costa ocidental da África) poderiam ser encontrados tecidos, minerais valiosos de outras paragens – eram praças e feitorias mercantis com profunda dinamicidade – e, sobretudo, mão-de-obra comercializada pelos africanos com o intuito europeu de sustentar o comércio baseado no trabalho compulsório das colônias do Novo Mundo. [104] Pelos escravos poderiam ser oferecidos armas de fogo, cavalos,

[102] CURTO, José C. Op. Cit. pp. 78 e 79.
[103] Id. Ibid. p. 69.
[104] É importante ressaltar que o produto mais oferecido pelos africanos eram os escravos para a aquisição de ferro, armas de fogo e outros instrumentos a base desse metal, pois a costa próxima a esses dois portos não produziam ferro. Na teia de relações e trocas deste espaço o historiador e embaixador de Cabo Verde, Daniel Antonio Pereira, chegou a afirmar com base numa recente documentação encontrada nos arquivos do mesmo país em palestra proferida no auditório do Centro de Estudos Afro-Orientais de Salvador que o tecido de Cabo-Verde era muito comercializado nestes portos para aquisição de escravos por portugueses para a revenda dos mesmos no estado do

aguardente, fumo e muitos outros, mas a oferta e o valor das trocas eram determinados pelos africanos.

> Juntamente com a escravaria e o ouro, compunham a pauta da exportação da Alta-Guiné marfim, âmbar, cera almíscar, couros, goma arábica, noz de cola, cobre e pimenta malagueta. Para o escambo vinham panos bretões, flamengos, alentejanos e norte-africanos; ferro dos países nórdicos e de Biscaia; vinhos e aguardente ibéricos; cavalos da Espanha, do Marrocos e do Cabo Verde; "miçangas" da Índia. [105]

A permuta dos diversos itens movimentava os dois portos da África Ocidental que forneciam escravos para o estado do Maranhão e Piauí. Nos termos de visita existentes na câmara do município de São Luís do Maranhão entre os anos de 1790 a 1795, de acordo com a historiadora Antonia Mota, constam a entrada de 7539 escravos, destes 4670 vieram dos portos de Cacheu e Bissau correspondendo a 61,9% dos africanos que ingressaram no território maranhense. Estes dois portos estavam no litoral da Alta-Guiné, na embocadura dos rios de Cacheu e Geba respectivamente, além de serem os mais próximos do entreposto marítimo das Ilhas de Cabo Verde. O primeiro dos rios, Cacheu, levava até a cidade de Farim, próxima a sua nascente, cidade por onde fluía uma boa parte da oferta de escravos africanos. O destaque em quantidade de escravos por procedência nos termos de visita é do porto de Bissau com 2.963 escravos, porto mais recente que o de Cacheu em virtude das iniciativas portuguesas sempre cederem às ofensivas dos africanos (no que diz respeito a construção de um forte ou de uma feitoria). Contudo, o forte foi construído e era tão constantemente atormentado pelas problemáticas com os grupos étnicos quanto Cacheu.

Todavia a chegada de escravos não era de origem única e exclusiva dos portos de Cacheu e Bissau. Os escravos provinham, também, do tráfico interno na América Portuguesa, através da navegação costeira com as sumacas, originando-se do Ceará – acima do Cabo de São

---

Maranhão e Piauí. Os africanos da costa da Alta-Guiné pareciam nutrir um forte interesse pelo tecido cabo-verdiano muito mais que por armas de fogo e cavalos oferecidos pelos europeus.

[105] ALENCASTRO. Op. Cit. p. 49.

Roque, Bahia e Pernambuco. Entretanto, o destaque maior dos africanos oriundos de outras capitanias parece advir do porto da cidade da Bahia. Apesar das dificuldades de navegação encontradas até o dito cabo, quando poderiam seguir navegando pela Corrente das Guianas e deixar para trás inúmeras adversidades oferecidas pelo fluxo da Corrente do Brasil, estes se arriscavam com o intuito maior de venderem a mão-de-obra excedente não comercializada nos outros portos.

Esses outros portos, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Bahia e Ceará, totalizavam 2869 escravos vendidos para o Estado do Maranhão e Piauí, representando 38,1% do total de escravos adquiridos pelo estado. Por serem escravos de procedência africana que não foram comercializados dentro do território do Estado do Brasil (e os africanos de origem direta da África comercializado no Maranhão eram da Alta Guiné) estes escravos pertenciam a outras localidades da costa africana como Costa da Mina e Angola – em virtude da relação espacial existente entre Costa da Mina e Bahia e Angola e Rio de Janeiro. Contudo, comparado as embarcações que atravessavam o Atlântico, as Sumacas não poderiam fazer grandes carregamentos de escravos, na maior parte das vezes não ultrapassavam o número de 100 escravos por embarcação. Poucos foram os casos fora do comum em quantidade de escravos por sumaca ultrapassando a média das carreações convencionais[106]. Exemplos que extrapolaram os limites de africanos cativos por embarcação foi a sumaca de Luiz da Silva, N. S. da Conceição e Santo Antonio e Almas com 255 escravos, chegando no dia 20 de agosto de 1793 ao porto da Praia Grande, em São Luís advindo da Bahia e a sumaca N.S. do Carmo de José Antonio de Morais com 233 escravos saída de Pernambuco.

Apesar da grande participação do Estado do Brasil no período de 1785 até 1800 no fornecimento de mão-de-obra escrava africana para o estado do Maranhão e Piauí, o destaque no abastecimento de escravos era dos Portos da Alta-Guiné – tanto pela quantidade de escravos quanto pela quantidade de embarcações. Em São Luís, capital do estado nortista, fundeou uma

[106] Lembro aqui que a prática de sobrecarregar as naves não significa necessariamente que o tipo de embarcação designado não pudesse eventualmente ser alterado para comportar uma tonelagem maior. Alterar parte da estrutura da nave era uma pratica ocasional no sentido de viabilizar um carregamento ou uma velocidade maior ou, ainda, uma maior mobilidade na travessia. Isto foi inclusive uma prática utilizada por Francisco Felix de Souza, o maior traficante de escravos brasileiro, para tornar o negócio mais rentável e/ou para fugir a fiscalização britânica decretada a partir de 1830. Os traficantes de escravos eram inovadores na modificação do arqueamento e da estrutura da nave para dinamizar a travessia das embarcações. Sobre isso ver: SALVADOR, José Gonçalves de. **Os magnatas do tráfico negreiro** (séculos XVI e XVII). São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1981 e RODRIGUES, Jaime. *Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros*. In.: FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, Cativeiro e Liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

grande quantidade de embarcações de alta arqueação oriundas dos portos de Cacheu e Bissau. Os navios com escravos, registrados no códice de Termos de Visita de Saúde, eram a grande maioria e representavam 58,4% ou 118 embarcações das 202 que chegaram ao dito porto.

As regiões de procedência do navio são cinco – ignorando a sexta que na realidade vem do próprio Estado do Maranhão e Piauí, Parnahiba, provavelmente a Vila de São João da Parnaíba, litoral, que existia desde 14 de agosto de 1762. As cinco regiões eram: Estado do Brasil, Portugal, Angola, Costa da Mina e Alta-Guiné. Alta Guiné e Estado do Brasil foram os de maior destaque em quantidade de embarcações, 56 e 52, respectivamente. Indicando que as duas regiões possuíam grande conectividade com o Maranhão e Piauí, contudo o volume de escravos era, ainda, maior da região guineense – curvetas, galeras, brigues, imensos navios que traziam duzentos, trezentos, quatrocentos escravos por carregamento.

É difícil caracterizar a maior parte destas embarcações, pois suas diferenças e peculiaridades são algumas vezes inexpressivas como entre barcas, curvetas e galeras ou entre bergantins e brigues. As diferenças sutis englobavam o tipo e quantidade de velas e mastros, tamanho, arqueação e tonelagem ou simplesmente a existência de um camarote para a comodidade de oficiais ou passageiros de grande credibilidade. Além disso, constantemente poderia haver alguma nova adequação ou modificação no formato da nave que possibilitaria o aumento da tonelagem, da velocidade ou a modificação estética do barco – prática usual dos traficantes de escravos durante o século XIX para fugir de eventuais perseguições. Na realidade estes traficantes, constantemente, criavam alguma inovação técnica ou superficial nas naves do tráfico como a camada de cobre que protegia o casco do contato direto com a água – "uma medida cara, mas que garantia maior velocidade e durabilidade às embarcações, limitando os efeitos dos animais marinhos".[107] No caso das naves de tráfico de escravos o mais importante dentre suas características – dependendo também do tipo de viagem, se oceânica ou costeira – era a tonelagem e, portanto, a capacidade no carregamento dos cativos. A sumaca, típica embarcação de navegação costeira no século XVIII, foi a que mais aportou no porto de São Luís seguida pela galera e pela curveta, naves de travessia oceânica. A drástica diferença entre aquela e estas duas foi a evidente quantidade de cativos carregados por cada tipo.

[107] RODRIGUES, Jaime. *Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros.* In.: FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, Cativeiro e Liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p.94

As embarcações oceânicas que chegaram ao porto de São Luís eram os bergantins, as curvetas, as galeras, os brigues, as chalupas, as escunas e os navios, destas os mais veleiros (ou mais velozes) eram os brigues, as escunas, as chalupas e os bergantins, todos de dois mastros, enquanto as curvetas, os navios e as galeras possuíam três mastros e um enorme porão para o transporte de mercadorias e escravos. As curvetas, dentre as naves oceânicas com escravos, foram aquelas que mais aportaram no porto da capital do Estado: ao todo 47 registros e todas oriundas de algum território africano (Cacheu, São José de Bissau; porto de Ajudá; e, porto de Benguela, na África Central)[108]. Somente quatro destas viagens chegaram com menos de 100 escravos (18%), as outras viagens possuíam números acima de 100 cativos africanos – 127, 160, 184, 214, 227, 255 – algumas chegando a grande soma de 300 escravos numa única curveta, caso da nave do mestre José de Oliveira em 1799, a curveta N. S. do Carmo e São Francisco. Em geral, elas carregavam um número superior a duzentos escravos, caso de 45,4% destas.[109]

A galera, por sua vez, com uma tonelagem maior que a curveta, teve 41 viagens registradas para a capital do Estado do Maranhão e Piauí e quase todas do continente africano com exceção de dois únicos registros que destacam como procedência o Estado do Brasil, oriundas especificamente da capitania de Pernambuco, advinham, na realidade, de um dos vários portos africanos e ali encostaram para vender seus escravos após saírem da corrente equatorial, iniciada no golfo da Guiné. O porto de Pernambuco, além do porto de Aracati no Ceará, era o mais perto sem possuir grandes prejuízos para a navegação do mesmo enfrentando a corrente do Brasil rumo ao norte da colônia e ficava a poucos dias do porto de São Luís. Todas as viagens feitas por galeras possuíam mais de cem escravos. Destas 46,5% possuíam entre cem e duzentos cativos africanos e outros 46,5% possuíam entre duzentos e trezentos escravos e apenas 7% continham mais de trezentos escravos. O número maior foi da galera N. S. da Conceição e Bom Jesus dos Navegantes em 15 de abril de 1797 com 363 escravos. Aparentemente, as galeras e as curvetas não excediam seu limite de tonelagem. Ao contrário, cada uma destas embarcações

[108] Na realidade isto é uma hipótese estabelecida através de alguns indícios existentes no livro de registro de Termo de Visita de Saúde onde nem sempre os portos de origem são possíveis de coletar em virtude da qualidade da documentação parcialmente deteriorada. A inferência tornou-se possível com base em letras parcialmente apagadas, dias de viagem e portos de conexão como as (ilhas de Cabo Verde). Esta mesma inferência será valida para identificar o espaço comumente utilizado pelas naves (costeiro ou oceânico; território africano ou espaço da América Portuguesa). Posteriormente, quando farei as contagens de portos de origem das embarcações que aportaram no porto de São Luís somente utilizarei na argumentação os registros que claramente identificam os portos.

[109] Esta porcentagem foi estabelecida com base nas 22 embarcações das quais foi possível coletar o numero de escravos entre os termos de visita de saúde dividindo-as entre embarcações com menos de 100 escravos, entre 100 e 200 escravos e mais de 200 escravos.

comportava até 400 escravos bem compartimentados, algumas vezes, poderiam entrar até 600 escravos com poucos prejuízos diretos para a "carga". A perda de escravos destas embarcações que chegaram a São Luís era quase nula dentre os anos de 1775 a 1800, menos de 1%, e essas perdas quando ocorriam eram referentes às doenças como bexigas ou a uma ou outra inflamação escorbútica mais pesada, portanto, os motivos da mortandade não incluíam a superlotação das naves. Logo, as embarcações de navegação oceânica que chegavam ao Maranhão não excediam o volume médio de transportes de "peças" africanas, ao contrário, parecem estar condizentes com as normas de carregamento da legislação portuguesa. Mesmo o Navio S. Pedro Gonçalves em 12 de julho de 1779 chegou apenas com 174 escravos – número relativamente pequeno dado a imensidão de uma embarcação como o navio, tão grande quanto a curveta e a galera. Entretanto, mesmo sem exceder diretamente o peso, estas embarcações chegavam com muito mais escravos que aquelas que navegavam pela costa da América Portuguesa oriundas do Estado do Brasil, o caso das sumacas.

A sumaca, nave de navegação costeira, por sua vez, foi o maior número dentre os registros à aportar no porto de São Luis de 1775 até 1800 – foram registradas ao todo 86 viagens até a capital das quais somente uma iniciou a viagem na costa africana, na realidade do Porto de Ajudá. Esta embarcação, N. S. da Conceição e São Francisco de Paula, era de Francisco Felix de Souza que no ano anterior, 1778, pilotara a mesma até o porto de São Luís com escravos e transportara ainda passageiros de São Luís para o porto de Belém, capital do Grão-Pará. Francisco Felix era um renomado traficante de escravos brasileiro que fixou estadia a partir da década de 1780 na Costa da Mina. Os motivos de sua saída da Bahia, local de nascimento, são incertos – o mais provável é o banimento, o degredo, por crime não esclarecido (falsificação de moeda, agitador, crime político, etc) – logo, em seguida, 1779, estabeleceu moradia na Fortaleza de São João Batista de Ajudá. Provavelmente, o mestre da sumaca N. S. da Conceição, Francisco Luiz da Motta, única sumaca nos registros maranhenses setecentistas à cruzar o oceano, trabalhava para Francisco Felix estabelecendo um fornecimento informal de escravos (chamo aqui de informal o trato de cativos que não englobavam o trafico "legal" executado pela Companhia de Comércio e pelo Contrato de Cacheu) para a região norte da América Portuguesa.[110] Fora este único e isolado exemplo o restante são sumacas originarias de Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte, portanto, do Estado do Brasil que por ser uma

[110] Sobre Francisco Felix de Souza ver o trabalho de Alberto da Costa e Silva, **Francisco Felix de Souza, mercador de escravos.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

embarcação de pequeno porte carrega uma quantidade menor de cativos. A maior parte destas naves, cerca de 65%, não ultrapassaram a margem de cem escravos abordo, 30% corresponde às embarcações comportando entre cem e duzentos escravos e somente duas embarcações chegaram abarrotadas de africanos com 232 e 255 escravos, respectivamente as sumacas N. S. do Carmo e Santo Antonio Vale de Piedade.[111]

Desta forma, as sumacas foram responsáveis pela entrada anual de 80 escravos enquanto as embarcações de navegação oceânica efetivaram uma média anual de 187. Enquanto a sumaca foi uma embarcação de navegação costeira e, portanto, originando-se da própria América Portuguesa, as curvetas e galeras atravessaram o oceano (assim como os Brigues, Bergantins, Chalupas, Navios – todos em menor número) e vieram, a maior parte, da Alta-Guiné, conforme o quadro abaixo.

TABELA 2: QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES POR PORTOS DE EMBARQUE PARA SÃO LUIS (1775-1800)[112]

Região	Porto/Localidade	Viagens	Total por Região
Portugal	Lisboa	01	02
	Lisboa/Cabo Verde[113]	01	
Alta Guiné	Bissau	27	56
	Bissau e Cacheu[114]	01	
	Cacheu	19	
	São José de Bissau	09	
Costa da Mina	Costa da Mina	01	04
	Porto de Ajuda	03	
Angola	Angola	01	03
	Porto de Benguela	02	
Maranhão e Piauí	Parnahiba	01	01
Brasil	Bahia	15	52
	Bahia/Pernambuco[115]	01	
	Ceará	01	
	Rio Grande	02	
	Pernambuco	33	

Fonte: Livros do Termo de Visitas de Saúde – Acervo da Secretária de Governo do Estado do Maranhão - APEM

[111] Esta porcentagem foi estabelecida com base no registro de 46 das 86 embarcações que foi possível coletar informações a partir dos termos de visita.
[112] Este quadro foi montado a partir do livro de termos de visita e com base na informação de portos bem definidos sendo excluídos da contagem portos com pouca precisão como "África" ou da "costa africana" ou simplesmente sem informar a procedência ou quando tornava-se impossível a leitura do documento.
[113] O navio saiu de Lisboa com conexão em Cabo-Verde.
[114] O navio saiu de Cacheu com conexão em Bissau.
[115] O navio saiu da Bahia com conexão em Pernambuco.

Com uma margem de quatro navios de diferença isso revela que o Estado do Brasil possuía o interesse de vender uma parcela dos seus escravos para a região maranhense. Foram 33 embarcações da capitania de Pernambuco (a 285 km de costa do Cabo de São Roque, portanto mais fácil de superar as dificuldades de navegação) e somente 15 da Bahia mais longínqua (aproximadamente 1.100 km de costa, quase quatro vezes mais) coadunando com os indícios de dificuldade de navegação até o Cabo de São Roque, sobretudo para regiões muito afastadas do mesmo, como a Bahia ou o Rio de Janeiro que não aparece na documentação.

As correntes legitimaram a presença dos guineenses escravizados durante o século XVIII para o Maranhão. Todos os navios oriundos daquela paragem seguiam algumas poucas léguas e conseguiam prosseguir pela corrente Sul-equatorial até o momento da divisão desta e continuar navegando pela corrente das Guianas e chegar ao Maranhão e Piauí. A movimentação nesse percurso poderia durar de 18 a 74 dias de viagem. Considerando o primeiro como a viagem mais plena em termos de facilidades: vento a todo dispor, ausência de tempestades, nenhum problema interno nas embarcações, etc.

A viagem mais curta de 18 dias foi realizada pela Galera Amável Donzela em abril de 1791 vindo de Cacheu. A seguinte foi o Bergantim Nossa Senhora da Piedade e Santo Antonio em março de 1793 com 22 dias seguido de perto pelas Curvetas São Francisco de Paula em fevereiro de 1778 e São Jorge em abril de 1793 e pelo Navio de Joaquim José no mesmo ano, esta três embarcações com exatos 24 dias de viagem do porto de Bissau. Em seguida teríamos ainda a escuna N. Senhora da Penha de França em 11 de junho de 1792 e pelo Bergantim N. Senhora da Piedade e Santo Antonio com 26 dias de viagem, chegando ao porto de São Luís no dia primeiro de maio de 1792.

A viagem mais demorada foi da Curveta Nossa Senhora de Bellem em 22 de setembro de 1791 com 74 dias de viagem. Parece que a viagem foi muito problemática, pois foram embarcados 255 escravos chegando ao porto de São Luís 139, ou seja, 116 morreram durante o percurso e outros tantos ainda estavam doentes. Provavelmente houve um surto de doenças entre os escravos que avançou até os marinheiros sacrificando dias de viagem. E o caso da Galera Nossa Senhora da Graça Infanta Carlota aportando em São Luís no dia 16 de agosto de 1790 com uma viagem de 60 dias, contudo parece que esta soma foi alcançada por ter saído do porto de Cacheu, seguido viagem para Bissau e os dias que ali demorou foram ainda adicionados com a contagem de dias total de viagem desde que saiu do porto anterior. Não foram 60 dias

completos em alto-mar.

Entretanto, apesar dos tantos dias de viagem alcançados por estes últimos exemplos, parece que o percurso entre a Guiné e o Estado do Maranhão e Piauí durava na realidade entre 20 e 40 dias. Cerca de 71,3% destas foram realizadas entre 20 e 40 dias de viagem com poucas baixas entre os escravos e com a quantidade de escravos prevista para os tipos de embarcação. Os casos de maior demora, acima de 40 dias, estavam, normalmente, com uma infestação de bexigas (varíola, varicela, sarampo, etc) ou aproximaram de outros portos – percalços ocasionais que criavam demoras reais.

Destarte, a maior das dificuldades para quem cruzava estes caminhos era representada pelos ventos de março à agosto para aqueles que tentavam chegar até a cidade, contudo isso era facilmente resolvido pela movimentação da corrente das guianas. O mestre da embarcação mantinha as velas apenas para direcionar seu caminho e deixava-se levar pelo movimento da corrente por toda a costa do Cabo de São Roque até São Luís. Durante os meses de setembro a fevereiro ele chegaria muito mais rápido até o porto da Praia Grande, talvez até em 18 dias como o caso Amável Donzela, a galera já mencionada. Não havia entre a Alta-Guiné e o Maranhão o "transtorno da navegação" tal qual para o Estado do Brasil e Maranhão e Piauí.

Como demonstramos anteriormente os dias de viagem entre Salvador e São Luís poderiam variar de 28 (com quase todas as condições a favor da viagem) à 47 dias. Enquanto o trajeto entre os portos da Alta-Guiné, Cacheu e Bissau, até o porto do Maranhão e Piauí, São Luís, poderiam demorariam um tempo equivalente. Quando percebemos que a distância do segundo trajeto frente ao primeiro era até quatro vezes maior entendemos a facilidade de relação entre as margens orientais e ocidentais no Atlântico Equatorial. Portanto, não havia grandes obstáculos durante o percurso resultando numa comunicação clara entre os portos da Alta-Guiné e o Estado do Maranhão e Piauí.

A viagem entre a margem oriental e ocidental era menos cheia de percalços – este era um dos principais motivos (além dos fatores econômicos que evidenciaremos pelos capítulos procedentes) do privilégio dos portos de Cacheu e Bissau em detrimento de localidades pertencentes a costa da Mina ou a costa de Angola, tornava-se mais complicado navegar a localidades mais distantes, pois os navios seguiriam viagem até algumas milhas náuticas próximo à Cabo-Verde para depois começar a seguir a costa da África até algum dos portos famosos como Ajudá, Aladá, Benguela ou Luanda. E, ainda, sobretudo, um dos principais motivos para o

privilégio dos portos de lá com os portos do Estado do Brasil.

Nos termos de visita, conforme o quadro acima, aparecem nomes como Cacheu, Bissau e São José de Bissau, os dois últimos termos sinalizavam para o mesmo porto de embarque próximo a fortaleza de São José de Bissau, lugar constantemente ameaçado por estrangeiros. Trinta e seis navios zarparam exclusivamente daquele porto (onde a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão havia pedido para montar a fortaleza anos antes e onde, também, vários homens morreram na construção de suas muralhas).

Os dois lugares, Cacheu e Bissau, eram portos de saída de um tráfico de escravos mais amplo. A partir das bacias de quatro grandes rios próximos a estes dois portos, Senegal, Gâmbia, Cacheu e Geba, poderia-se chegar até os sertões da região africana (na realidade até onde os africanos permitissem a entrada – no caso do Rio Cacheu até a cidade de Farim; no caso do Rio Geba não passariam da fortaleza de São José de Bissau) contatando comerciantes africanos e, por sua vez, seus respectivos impérios, e fazendo inúmeras trocas com os mesmos. Os portos seriam meros escoadouros de um sistema maior e pré-existente como veremos mais a frente. Os portugueses, no final do século XVIII, possuíam ali estruturas montadas para a coleta da mão-de-obra escrava negociada com os africanos transportando grande parte deste contingente populacional para o porto de São Luís durante o último quartel do século XVIII, 1775 até 1800.

Enfim, o Brasil era dividido até 1772 em dois estados adversos: Estado do Brasil e o Grão-Pará e Maranhão. A América portuguesa tinha, portanto, um norte desamparado pela coroa portuguesa em meio ao processo de colonização, sem grandes atrativos para a atenção de Portugal. E um sul com um relativo desenvolvimento na produção agrícola em Salvador, primeiro centro administrativo na América Portuguesa, e Pernambuco, grande produtos de açucar. E ainda, em meados do século XVIII, na produção aurífera de Minas Gerais. A imensidão do território da América Portuguesa levou a divisão do mesmo, e essas disparidades observadas junto ao "transtorno da navegação litorânea" e a percepção de um conjunto de correntes marítimas que sedimentavam o movimento do Atlântico levou a sua efetiva divisão na consolidação de estados diferentes. Primeiramente, no começo da colônia, os estados de Brasil e Grão-Pará e Maranhão, e a partir de 1772, em estado do Brasil, Grão-Pará.e Rio Negro e estado do Maranhão e Piauí.

Desta forma, o Maranhão, enquanto uma das capitanias da parte norte da América Portuguesa, durante séculos (XVI, XVII, parte do XVIII) foi negligenciado no processo de

colonização até 1755 quando foi efetivada a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. O tráfico de escravos, a maior renda da coroa nos dois últimos séculos, através de uma companhia monopolistas sensível as possibilidades de ganho na região consolidou formas de segurança na região do Grão-Pará e Maranhão e na Alta-Guiné contra a invasão de corsários e dinamizou uma escala de desenvolvimento econômico importante para a economia portuguesa. Esse processou resultou, por sua vez, nas disparidades dentro da colônia do norte separando, em 1772, o Maranhão do Grão-Pará e criando dois novos estados: O Grão-Pará e Rio Negro, região com constantes ameaças de invasões estrangeiras; e, Maranhão e Piauí, com uma produtividade agrícola alavancada pela mão-de-obra escrava africana, sobretudo da região da Alta-Guiné.

4 – ARROZEIROS DAS MARGENS ATLÂNTICAS: Africanos da Guiné na rizicultura maranhense (1775-1787).

> Ele sabia que vinha de estirpe ilustre, quase toda dizimada na longa viagem do lerdo navio negreiro que o trouxera da África para o Maranhão, e guardava, nítidas, as imagens de sua terra e de seu povo, do outro lado das águas imensas.
>
> **Josué Montello, Os tambores de São Luís.**

Nas várias cartas endereçadas pelos governadores e capitães-generais do estado do Maranhão e Piauí a Sua Majestade, D. Maria I, em Portugal, representada pelo ministro Martinho de Mello está presente a já mencionada inevitável idéia de produtividade da colônia. Sucessivos administradores do estado alocavam em suas linhas, além dos costumeiros relatos cotidianos para preencher a necessidade de vigília sobre a metrópole, questões como a produção da lavoura, da exportação em geral, destacando quantidade e variedade dos materiais que saiam do porto de São Luís – na tentativa de agradar à rainha e ao ministro, esperançosos pelo retorno de palavras de aprovação e de investimento na colônia portuguesa.

Nas mais diversas oportunidades eles mandavam presentes com os quais pudessem chamar a atenção das autoridades metropolitanas para novos investimentos na região do estado: animais exóticos e produtos agrícolas produzidos no território[116]. Incluídos numa ótica de exploração mercantilista os mesmos dedicavam parte de suas cartas a dois produtos de destaque no final do século XVIII: o algodão e o arroz. Produtos de exportação com grande rotatividade no mercado internacional o primeiro atendia as necessidades iniciais de uma revolução baseada na fabricação têxtil e o segundo correspondia ao consumo de cereais na cultura ocidental, cada vez maior. Essa relação de exploração e comercio monopolista, iniciada com a expansão ultramarina, era uma situação extremamente nova para o continente europeu levando à impactos transcontinentais na economia, política e na sociedade de então. Conforme as palavras de Manuel Nunes Dias, "a civilização européia deixou de ser continental, senhorial, agrária e mediterrânea,

[116] No Arquivo Histórico Ultramarino e nos registros de correspondência do Estado do Maranhão e Piauí estão presentes várias cartas que registram o envio de onças, pássaros tropicais, cuati-purus, pés de altaneira, porções de tabaco (na esperança de incrementar a exportação – no caso deste produto, talvez até, concorrer com a soca baiana) pelos governadores e capitães-generais Joaquim de Mello e Povoas, Antonio Salles e José da Silva Telles.

para se tornar intercontinental, burguesa, comercial e atlântica".[117] É, portanto, "uma época de mudanças que nasce sob o signo do Atlântico" [118].

As bases para o novo desenvolvimento da sociedade européia estavam, em parte, localizadas na exploração das colônias, seja através da importação de matérias-primas para a sustentabilidade das manufaturas européias, seja através da imposição de tributos, ou ainda das cobranças de aduana em cada um dos portos espalhados pelo mundo e de multas para aqueles que desrespeitassem a legislação; e, na determinação de contratos monopolistas e companhias de comércio. Este processo de imposição mercantilista a partir dos núcleos da civilização moderna européia propiciou a profunda conseqüência para a historia mundial de "estabelecer um domínio do globo por uns poucos regimes ocidentais que não tem paralelo na historia" [119] – um processo de eurocentrização de partes não-européias do globo. Nesta lógica, o Maranhão e Piauí, enquanto parte da emblemática relação com o Atlântico, justapunha-se enquanto um "agradável" fornecedor de produtos de insumos. O dito Estado funcionava mais do que nunca como colônia de Portugal e enquanto tal fazia parte de um mercado de fornecimento de algodão e arroz participando, desta forma, da empresa comercial portuguesa alavancada pela expansão marítima.

4.1 - Arroz de Veneza no Maranhão

José Telles da Silva, governador e capitão-general durante os anos de 1784 até 1787, ocasionalmente comenta o estado da agricultura e do comércio local. Apesar de positivo em suas considerações destes "dois Ramos" e alegre com a produtividade dos mesmos, pois correspondiam significativamente com a lógica exportadora determinada para a capitania, ainda era precavido enquanto administrador e pensava no futuro da lavoura e nas condições necessárias para a agricultura ascender ainda mais no mercado externo. Dentre as cartas enviadas a Rainha D. Maria I justapõe a lavoura de produção para exportação como o cerne da economia maranhense, "pois se anão houver a Agricultura hade concideravelmente sofrer muito esta colonia" e como sensível observador desta lógica, alerta que a agricultura – quase como um visionário das análises de mercado externo ao qual o Maranhão se atrelou durante a segunda metade do século XVIII –

[117] DIAS, Manuel Nunes. Op. Cit. , p.33.
[118] Id. Ibid. p.34.
[119] HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções 1789-1848.** São Paulo: Paz e Terra, 2002, p. 18.

em "huma natural consequencia hade cahir em decadência".[120] Percebeu o estreito vínculo mercantilista entre colônia e metrópole evidenciando a base de produção agrícola colonial do meio-norte[121] da América Portuguesa – sem a existência desta produtividade agrícola o futuro das duas capitanias seria o fracasso e a decadência. José Telles da Silva como o mais inciso de todos os governadores na preocupação com a sorte do comércio e da agricultura maranhense dedica outras cartas nas quais demonstra a mesma atenção: escreve em demoradas linhas, explica seu raciocínio e atenta para os detalhes de seus relatos; era, portanto, avesso a considerações sucintas e limitadas chegando a escrever um ou outro "longo e pedante discurso". [122]

Por sua vez, seu antecessor, Antonio de Sales e Noronha (1779-1784) era mais objetivo e se restringia a mencionar a necessidade de mais embarcações entrando e saindo do porto de São Luís com o objetivo de levar até Lisboa parte da produção existente no estado, pois "havendo ahinda muita carga" lembrava em seus escritos a "V. Excelencia a necessidade que há de Navios não só para a carga que resta[va] da colheita passada mas para a da futura" que já estava sendo colhida. Estava presente em suas linhas simplesmente o acúmulo da produção agrícola maranhense para o mercado português, sob o domínio mercantilista, e também a infra-estrutura naval para o escoamento desta produção para Lisboa. Sem um número mais regular de naves freqüentando os portos de São Luís parte da produção anual iria consequentemente perder-se.[123] Essa muita carga existente no porto à espera do embarque em navios com destino para Lisboa – os atanados, o algodão, o cacau, o gengibre, o óleo de copaíba, a jutaicica, a baunilha e, principalmente, o arroz e o algodão – seriam perdas consideráveis e inaceitáveis para a o mercantilismo português.

O tom dramático do governador anterior, José Telles da Silva, argumentava que a agricultura e o comércio eram os pontos essenciais para um maior investimento neste território do meio-norte enquanto Antonio de Sales e Noronha (1779-1784) preocupava-se com a chegada e saída de navios revelando uma produtividade positiva nesta segunda metade do século XVIII a tal ponto que a infra-estrutura do estado não suportasse esse escoamento. Quantias significativas de

---

[120] Carta de 13 de fevereiro de 1786. Livro de registro de correspondências Nº 13. Acervo da Secretaria de Governo do Maranhão. APEM. Fls 129v e 130.

[121] Chamarei aqui de meio-norte as capitanias do Maranhão e Piauí que faziam parte do estado homônimo durante o período colonial enquanto uma reapropriação do mesmo termo entendido pela geografia física como parte do Maranhão, Piauí e Ceará ou o conhecido nordeste ocidental.

[122] MARQUES, César. **Dicionário Histórico e Geográfico do Maranhão**. Maranhão: FON FON, 1970, p. 129.

[123] Carta de 7 de março de 1781. Livro de registro de correspondências Nº 12. Acervo da Secretaria de Governo do Maranhão. APEM. Fl 39.

arroz e algodão estavam sendo transportadas a partir do porto de São Luís rumo ao porto lisboeta e eram mencionadas em quase todas as cartas enviadas a D. Maria I e seu ministro.

O algodão, o primeiro destes artigos de grande exportação, é destacado pela historiografia local enquanto o produto de maior retorno financeiro da produção do Maranhão no último quartel do século XVIII, em virtude das transformações do mercado externo "foram-se multiplicando as unidades produtoras, exigindo cada vez mais um maior afluxo de escravos africanos". [124] A historiografia regional entra em perfeito acordo sobre a importância do algodão na ascensão do Maranhão no cenário da economia Atlântica, contudo parece menosprezar a presença do arroz. Entretanto, as cartas expedidas para a corte sempre mencionavam a exportação do arroz – muito mais que a exportação do algodão – em cada um dos navios que partiam rumo a Lisboa. Nas cartas vemos como os carregamentos "do Arroz que por ordem de V. Excelencia" os governadores remetiam "em todos os Navios que daqui sahem"[125] tornou-se um produto constante na segunda metade do dezoito, junto com o algodão, enquanto outros sumiam quase que imediatamente após seu aparecimento. O arroz repentinamente aparece nas cartas dos governadores como importante objeto de exportação na década de 1770 através de investimentos propiciados por Joaquim de Melo e Povoas, governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão de 1761 a 1775 e do Estado do Maranhão e Piauí de 1775 a 1779, junto com a Companhia de Comércio. A ascensão agressiva do arroz maranhense na economia atlântica começou com a criação em 1776 do "primeiro engenho de arroz (fábrica de soque), logo seguido de outros pertencentes à Companhia" [126]. O algodão seguiu princípios formadores semelhantes com investimentos claros e com o objetivo obvio de transformá-lo num artigo de exportação já durante o período pombalino com investimentos e iniciativas tanto de administradores públicos quanto de particulares locais nas margens do Rio Itapecuru.

> Por ordem do marques de Pombal, quando ministro, vieram para o Maranhão algumas famílias com o fim de ensinar o tractamento dos bixos da seda e a fiação dos seus casulos.
> O governador Joaquim de Mello mandou plantar amoreiras, e o mestre do campo Lourenço Belfort se apressou em pedir para Lisboa grande porção de bixos de seda, e cuidou logo na plantação de crescido numero de amoreiras nas margens do rio. [127]

---

[124] RIBEIRO, Jalila Ayoub Jorge. **A desagregação do sistema escravista no Maranhão (1850-1888).** São Luís: SIOGE, 1990. p. 33.
[125] Carta de 1 de dezembro de 1785. Livro de registro de correspondências Nº 13. Acervo da Secretaria de Governo do Maranhão. APEM. Fl 121.
[126] RIBEIRO, Op. Cit. p. 44.
[127] MARQUES, César. Op. Cit, p.344.

Tanto Joaquim de Mello e Povoas, governador, quanto Lourenço Belfort, irlandês que construiu fortuna na capitania maranhense, investiram no algodão importando técnicas e pessoas especializadas para treinar africanos e crioulos no trabalho com a lavoura algodoeira e para supervisionar a produção dos fios nas fazendas tornando-se altamente dispendioso. A atenção dedicada ao algodão não parece desmerecer o arroz e ambos estão nos mapas e outras relações de produtos exportados que acompanharam as cartas informando a quantidade de arroubas e o preço dos carregamentos junto com uma grande variedade de produtos como sacas de cacau, paneiros[128] de gergelim, café, cera, vaquetas[129] e outros.

TABELA 3: PRODUTOS EXPORTADOS A PARTIR DO PORTO DE SÃO LUÍS EM 1788

Produto	Quantidade (ARROBAS)
Algodão	11.354
Arroz	56.810
Paneiros de goma	345
Sacas de cacau	26
Paneiros de gergelim	845
Sacas de café	6
Cera	50
Atanados	5.717
Vaquetas	21.581
Couros	6.669
Toras de madeira	32.100
Varas	700

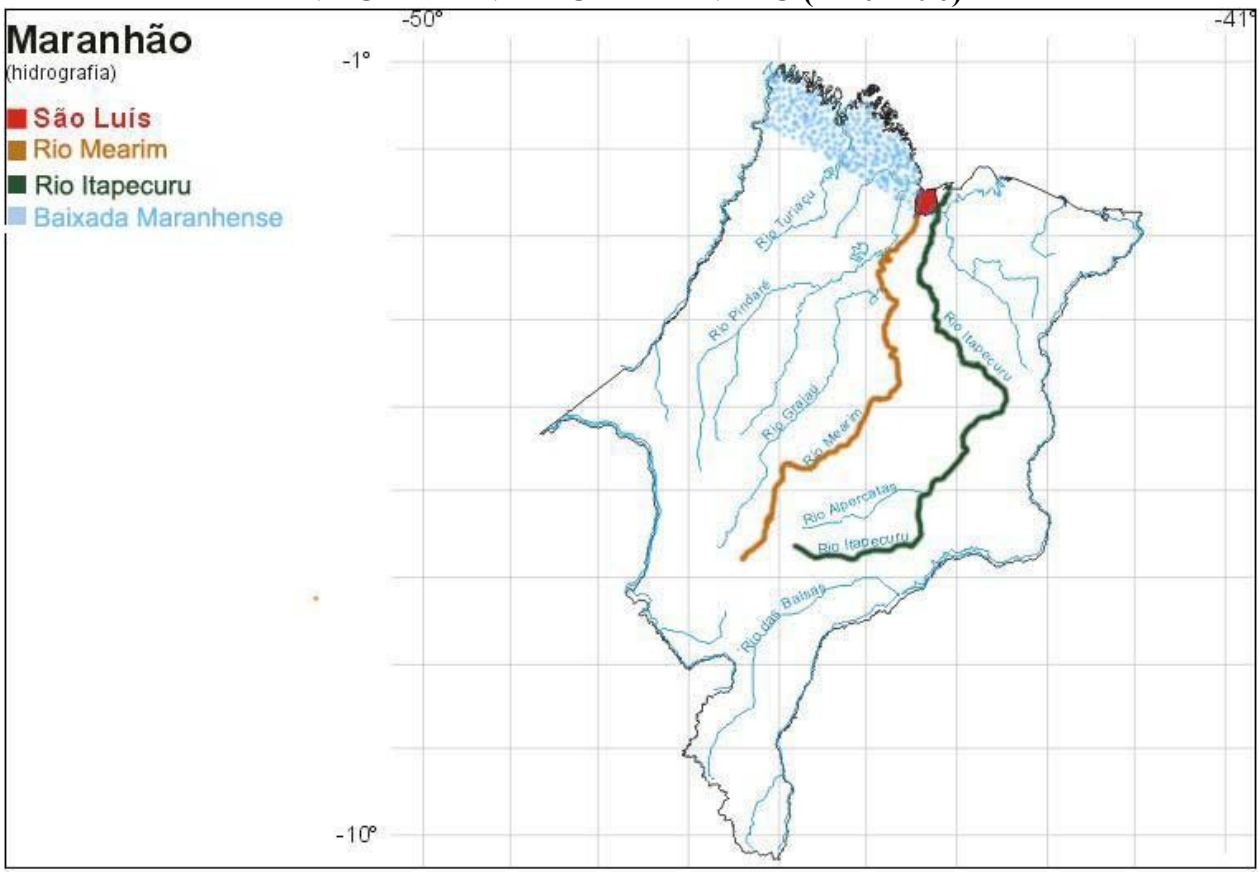
Fonte: VIVEIROS, Jerônimo. **História do Comércio no Maranhão - 1612-1895**. v. 1. São Luís: Lithograf, 1992. p. 103.

Sem dúvida o potencial de exportação do Estado do Maranhão e Piauí era extremamente variado. Alguns eram resultado de caráter exploratório, predatório e extrativista como as toras de madeira e as varas; outros, resultado de um trabalho mais elaborado como os atanados (couros bovinos mais espessos), e as vaquetas (couro fino para vestimentas e outros objetos); e, ainda, aqueles resultantes da produção agrícola como o café, o gergelim, o cacau, o arroz e o algodão. Além do arroz e do algodão os destaques na exportação pelos anos seguintes com o eventual aumento ou diminuição da exportação anual foram as toras de madeira, as vaquetas e os atanados. Entretanto, o volume de exportação que ocupava os porões das grandes

[128] Paneiro é um recipiente feito com a palha da palmeira do coco babaçu, muito comum na vegetação maranhense, capaz de suportar até 30 kg de determinado produto. Informação adquirida por meio da cultura popular maranhense.
[129] Vaquetas eram pedaços de couro bem fino e macio para forros de vestimentas e outros objetos. Informação adquirida por meio da cultura popular maranhense.

embarcações era primeiramente, durante o ano de 1788, as quase 57 mil arrobas de arroz (equivalente a aproximadamente 4.607.000 quilos) e os 63.500 mil arrobas de algodão (equivalente a quase 93.597 quilos), volumes produzidos nas ribeiras dos rios Mearim e Itapecuru e na baixada maranhense e que entupiram as galeras que zarpavam rumo a Lisboa.

ILUSTRAÇÃO 4: ÁREAS DE PRODUÇÃO DO ARROZ E DO ALGODÃO NA CAPITANIA DO MARANHÃO (1770-1790)



Fonte: Arquivo do Autor; Design: Roberth Ryan de Kartuany

Este arroz comentado nas correspondências por Joaquim de Melo e Povoas, Antonio de Sales e Noronha e José da Silva Telles surgiu como uma excelente oportunidade de exploração não européia apesar de seu nome lembrar uma cidade italiana, Veneza. Durante o século XVIII o arroz tornou-se um produto de alto consumo por todo o mundo ultramarino e o arroz maranhense possuiu um excelente destaque nesse cenário. Viveiros construiu um apontamento interessante sobre o mesmo: "Todo o arroz produzido no Maranhão era chamado vermelho ou de Veneza, *produto nativo*, miúdo e quebradiço." (grifo meu) Em virtude de sua baixa qualidade de produção

vários administradores locais tentaram "substituí-lo pelo de Carolina esforço baldado, pois ninguém quis plantar o que era nativo."[130] Portanto, se já existia uma plantação de subsistência do cereal na capitania tornava-se desnecessário para os moradores plantar algo similar as que já havia na terra (mesmo que diferente, pois o arroz de Carolina era mais branco, alongado e fino).

Em virtude da recusa geral da capitania o governador Joaquim de Mello baixou uma medida radical em 1776 na qual determinou "que nenhum lavrador de qualquer qualidade ou condição pudesse semear outro arroz que não fosse o da Carolina, sob pena de sofrer, sendo livre, um ano de cadeia e de pagar cem mil réis" enquanto os escravos poderiam ser punidos com "dois anos de calcêta e, nesse espaço, interpolado de surras" enquanto o índio só dois anos da dita calceta, argola de ferro atada aos pulsos, tornozelos ou na cintura durante a execução dos trabalhos forçados.[131] A medida radical surtiu efeito e a produção do dito "produto nativo" se manteve em níveis de subsistência, escondidas nos pequenos plantios na mata, levemente fechada, enquanto o Arroz de Carolina tomou lugar no cultivo de *plantations* para exportação.

A partir dos investimentos e outros aditivos fornecidos pelo mesmo governador da capitania. Dentre todos, os destaques maiores vieram do investimento feito pelo irlandês Lourenço Belfort que ofereceu a companhia "mil quintaes descascados, e limpos nos seus proprios moynhos" e a partir de então obtendo a primazia sobre a venda do produto que foi embarcado para Lisboa, em parte com a colaboração dos deputados da Companhia de Comércio, antes de sua falência, determinando a compra de todo o arroz que Lourenço Belfort "tiver, e puder descascar, e que der emsacado ao preço de dous mil reis o quintal" – denotando certo privilégio ao agricultor estrangeiro – ao mesmo tempo eram publicados "Edictaes, para que todo o lavrador, ou outras qualquer pessoa que tiver do mesmo genero, e o quizer vender a Companhia, esta pagarà. Ao mesmo preço de dous mil reis, sendo descascado, e ensacado; sendo porem com casca ao preço de dezaseis tostoens"[132]

A empreitada do agricultor estrangeiro e os editais lançados transformaram em pouco tempo o arroz num produto pioneiro em quantidade a ser exportado – em 1780 foram exportados quase cinco milhões de quilos. Provavelmente não era tão rentável quando o algodão, mas propiciou a participação de inúmeros setores da comunidade – algo aparentemente contraditório ao sistema de *plantations*, mas racionalmente aceitável quando articulado com seus pretensos

[130] VIVEIROS, Jerônimo. Op. Cit. p. 79
[131] RIBEIRO, Op. Cit. p. 44.
[132] Carta de 24 de dezembro de 1770. LRCG Nº 11. SGE. APEM.

resultados: a produção e exportação para a metrópole lisboeta. A facilidade de aquisição dos grãos e a baixa onerabilidade das técnicas possibilitou a grandes e médios lavradores assim como "qualquer pessoa que tiver do mesmo genero" o ganho com o cultivo do cereal, assim, a rizicultura mercantilista parecia estar ao alcance de índios, negros forros e por que não de escravos.

A perspectiva para aqueles que quisessem investir neste cereal transformou o a rizicultura num substantivo objeto de retorno financeiro a todo lavrador, empreiteiro das negociações agrícolas e pequeno agricultor interessado em vender o seu pequeno excedente de produção. O resultado destas ações no sistema de plantations foi tão grande que em 1786 o governador José Telles da Silva escrevia em carta para o ministro lisboeta com grande contentamento: "Eu não posso deixar dever com grande satisfação minha, que a Agricultura augmenta todos os annos mais, e a navegação tanto exterior como interior destes rios, pelos numero de Embarcaçoens, que andão a frente na condução dos Effeitos das plantaçoens para esta cidade". [133]

O arroz de Carolina, o *Oryza Sativa*, asiático, foi basicamente introduzido na região do meio-norte que rapidamente tomou o lugar do arroz nativo que aparentemente já existia na terra levando ao comentário de Jerônimo de Viveiros chamou de "produto nativo" obviamente trabalhando com a prerrogativa do arroz enquanto maranhense. Contudo, vestígios arqueológicos evidenciados por historiadores africanistas como Judith Carney[134] e Walter Hawthorne[135] e, ainda, Peter Marck[136] pontuam o arroz como um cereal que possui dois locais de origem no mundo: África e Ásia. Os vestígios encontrados por botânicos especializados no estudo das diferentes espécies e suas transformações pelos séculos asseguram as afirmações destes norte-americanos.

Carney em artigo recente sobre a difusão do arroz africano pelo mundo americano pontua que existiu, durante muito tempo, no meio acadêmico, a idéia da "presença precoce no oeste africano deste cereal atribuída a navegadores portugueses da Ásia para a costa da Alta-

[133] Carta de 13 de fevereiro de 1786. LRCG Nº 13. SGE. APEM. Fl 30.
[134] CARNEY, Judith. *'With Grains in Her Hair': Rice in Colonial Brazil*. In **Slavery and Abolition**, Vol. 25, No. 1, April 200.
[135] HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a Stateless Society during the Slave Trade: The rise of Balanta Paddy-Rice production of in Guinea Bissau.* In **The Journal of the African History**, Vol. 42. N° 1, 2001; HAWTHORNE, Walter. **Planting Rice and Havertng Slaves** – Tranformations along the Guinea-Bissau coast, 1400-1900. Coleção História Social da África. Portsmouth: 2003.
[136] MARK, Peter. "*Portuguese" architecture and luso-african identity in Senegambia and Guinea 1730-1890.* In: **History in Africa**, Vol. 23, 1996.

Guiné"[137] e afirma, assim como Walter Hawthorne, que "o arroz tem crescido na região por milhões de anos". [138] Um tipo de arroz nomeado como *Oryza Glaberrima*, comumente conhecido nos meios acadêmicos como arroz africano, era produzido pelos guineenses,[139] com uma coloração avermelhada e produzido em regiões com uma menor pluviosidade anual de até 1000mm de chuvas. Só no começo do século XVI foi introduzido uma segunda espécie de arroz, o *Oryza Sativa*, de origem asiática, pelos europeus na mesma região da Alta-Guiné advindo de uma região com intensa quantidade de chuvas ultrapassando os 1000mm anuais de chuva.[140]

Essa introdução, por sua vez, foi lenta e contrária a uma profunda resistência local. Com a interlocução dos marinheiros cabo-verdianos, que possuíam profunda empatia com os guineenses, e o apoio dos principais mercadores da região, os Diulas, comerciantes kaabunkés, que incentivaram a produção junto aos Rios Cacheu e Casamance a produção do arroz asiático pode superar a resistência inicial que persistiu até o final do XVII e no século XVIII com a resistência vencida as técnicas para a produção do arroz africano adaptaram-se perfeitamente ao arroz asiático e os instrumentos africanos como os *kebinde* (instrumentos de madeira ou ferro muito utilizado pelos guineenses para o arado) também fizeram parte do cultivo do novo arroz. Essas técnicas e as ferramentas utilizadas pelos guineenses tornaram-se muito conhecidas no sistema atlântico e os africanos oriundos dos portos de Cacheu e Bissau, reconhecidamente exímios cultivadores de cereais afinal possuíam mais de três milênios de experiência.

> Evidencias botânicas dentro das variadas espécies e na pesquisa da história lingüística no emergente mundo do arroz na África apontam para certos lugares que domesticaram o Oryza glaberrima entre 3.500 e 4.500 anos atrás. É presumível que o espaço inicial de domesticação tenha sido nos terrenos alagados do Mali, havendo a difusão do arroz africano a partir desta área. Durante o trato de escravos este cereal foi plantado ao longo da costa que vai do Senegal até a Costa do Marfim e adentrou até o Lago de Chad no país de mesmo nome. [141]

---

137 "*Scholars attributed the cereal's early presence in West Africa to Portuguese navigators who carried seed from Asia to the Upper Guinea Coast*"CARNEY, op. cit. p. 2.

138 "that rice hás been grown in the region for thousands of years" .HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a StaTelless* Op. Cit. p.8.

139 Chamarei aqui de guineenses todos aqueles africanos que pertenciam a região da Alta-Guiné.

140 1000mm representa uma altura média de água distribuída por um território onde ocorreu a chuva representando a pluviosidade da região acima disso pode levar a locais alagados, enchentes e abaixo disso períodos de estiagem e até mesmo seca.

141 *Botanical evidence on rates of species diversification and research in historical linguistics on the emergence of the word for rice in African languages place domestication of Oryza glaberrima between 3,500 and 4,500 years ago. From its presumed domestication in the Malian wetlands, African rice diffused over a broad area. On the eve of the Atlantic slave-trade, the cereal was planted along the coast from Senegal to Cô^te d'Ivoire and inland all the way to Lake Chad in the country by that name*CARNEY, Judith. *'With Grains in Her Hair'...* p. 3.

O arroz africano, *Oryza Glaberrima,* era largamente produzido desde a antiguidade africana pelos guineenses e comercializado nas rotas do tráfico transaariano chegando a diferentes partes da África. O consumo de cereais como o arroz e o milho, de frutas como a banana e outras fibras era constantemente utilizado pelos africanos como alimento dos soldados e dos cavalos, camelos e outros animais que colaboravam no processo de expansão e conquista dos régulos africanos [142]. Apesar da movimentação e comercialização do cereal em diferentes partes do continente, graças a existência do tráfico transaariano, as condições inerentes, as técnicas e instrumentos empregados possuíam uma estreita relação com o espaço exclusivo da África Ocidental e com os guineenses, que elaboraram três técnicas diferentes de produção do arroz condizentes com uma relação sustentável com o meio. A primeira era aplicada próximo a rios que durante a temporada de chuvas costumavam alagar suas margens propiciando um terreno fecundo para a produção. A segunda técnica diz respeito a criação de pequenos diques para controlar o fluxo da água na irrigação do plantio. E, por último, o arroz de *mangrove*, cultivado próximos a regiões de mangue (ou mesmo dentro do mangue), cuidando de lixiviar o solo, retirando o sal em excesso (também consumido e vendido no tráfico transaariano), diretamente prejudicial ao plantio do *Oryza Glaberrima*. [143]

A hipótese de Judith Carney, explorada através dos cronistas e viajantes da época em seus relatos e através de uma tradição oral mulçumana, evidência o transporte de grãos de arroz junto com as escravas em seus cabelos e mãos, durante o tráfico de escravos pelo Atlântico. Estas escravas faziam um esforço deliberado de esconder estes grãos de arroz com o objetivo de manter sua sobrevivência e a de seus filhos. Quando chegaram nas Américas estas mulheres cultivaram pequenas lavouras para a subsistência de pequenos e médios núcleos familiares e comunitários. Assim, segundo algumas hipóteses, clandestinamente, o arroz entrou ao Brasil graças às mulheres escravas da Alta-Guiné e em diversos pontos das Américas, entre eles a região maranhense. Entretanto, isso não parece ser o suficiente para que se abandone a possibilidade da entrada do cereal na América Portuguesa através dos viajantes, tripulantes e timoneiros que chegaram à

[142] Essa produção agrícola possuía pontos principais de produtividade como o milho, o arroz e a mandioca na África ocidental, a banana na África do Sul e assim por diante. Contudo, a circulação desta produção agrícola não se limitava a estes espaços, mas eram largamente consumida em outros territórios da África, graças as correntes e rotas de comercialização interna. A importância desta produção agrícola no processo de desenvolvimento, expansão e sociabilidade dos régulos africanos foi extremamente vitalidade, alguns estudiosos como Jan Vansina sugerem que o impacto produzido pela banana, por exemplo, "teris sido maior que a do ferro". Sobre isso consultar o capítulo "A expansão Banto" de Alberto da Costa e Silva no livro " A enxada e a Lança: a África antes dos portugueses". p. 220.
[143] HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a StaTelless…* p. 9.

região – provavelmente não houve uma entrada maciça e encomendada para o transporte do cereal, mas pode ter sido proporcionado por uma mera necessidade de subsistência e ganho por parte desta cultura de marinhagem.

Enfim, apesar de Jerônimo de Viveiros identificar o arroz de Veneza do Maranhão como um arroz nativo à terra maranhense, existem outras duas possibilidades quanto a sua origem no meio-norte da colônia portuguesa: o transporte feito pelos africanos através da diáspora negra e o transporte por meio dos navegantes da África Ocidental para a América Portuguesa. A característica da cor amarelada, ocasionalmente avermelhada, do arroz de Veneza equivale ao arroz africano. Quanto aos traços "miúdo e quebradiço" são apenas reveladores dos descuidos inicias das técnicas de produção agrícola, posteriormente solucionadas na melhoria das técnicas empregadas durante o cultivo e não funcionam como indicadores de uma terceira espécie de arroz.

Além disso, ao considerar este arroz como nativo deve-se também considerar a possibilidade dos ameríndios poderem cultiva-lo. A menção aos indígenas como prováveis arrozeiros ocorreria muitas das fontes existentes no arquivo ou seria ainda citada por uma das produções historiográficas locais. Desta forma, torna-se possível a entrada do arroz africano no território local através das embarcações que aportaram no porto de São Luís de maneira obscura, furtiva, fugindo ao controle do Estado. O arroz vermelho cultivado no Maranhão possuía essa coloração por ser originário da espécie *Oryza Glaberrima*, espécie africana cultivada no Maranhão pelos africanos da região da Alta-Guiné.

4.2 O escravo trabalhador e a produção de arroz nas Américas

Dez anos após a efetiva falência da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e seis anos após a saída de Joaquim de Mello e Povoas do controle do governo da capitania do Maranhão, o governador e capitão-general José Telles da Silva morosamente

queixava-se da situação da lavoura e do comércio, sem a antiga companhia, e da condição precária pela qual passavam estes ramos, enfatizando com certa insistência a necessidade de investimentos e de uma mão-de-obra qualificada e "sadia" para o cultivo do arroz do Maranhão. Enfaticamente acusava as naves oriundas do Estado do Brasil, sobretudo aquelas procedentes das capitanias de Pernambuco e Bahia carregados da "Escravatura que he o peor, que vem a esta Colonia, já Refugo", desprezados pelos senhores pernambucanos e baianos, "aquelles maos e velhacos", "que os senhores não querem concervar" e a enviavam para "vender nesta Capitania e no Pará de modo que os escravos que trazem as ditas sumacas ou são inficionados de doença [...] e de bexigas, mal cruel e mortifero neste clima, ou [ainda] ladroens mal feitores, que vem exercer os seus vicios e cometer crimes" nas capitanias do norte. Esta subjetividade sobre a índole do escravo expõe uma crença sobre o cativo na qual ele é capaz de cometer delitos dos mais variados e isso possui uma relação muito próxima com sua localidade de origem.[144]

José Telles obviamente "rebaixa" a qualidade dos escravos oriundos das paragens brasileiras que eram na realidade, em sua maioria, oriundos de Angola. Por dois motivos, o primeiro, mais evidente: a origem precária dos escravos do Estado do Brasil evidenciando uma fonte corrupta de mão-de-obra e, portanto, mais deficiente; o segundo, menos evidente e mais argumentativo, o caráter dos escravos (provavelmente angolanos), como "ladroens mal feitores, que vem exercer os seus vícios e cometer crimes". O primeiro ponto completamente aceitável numa lógica de produção mercantilista, o segundo, tendencioso e altamente apelativo, mas ainda condizente com a lógica incorporada pelo governador maranhense, sobretudo quando os escravos oriundos de Cacheu, Cabo Verde e Costa da Mina aparecerem em sua argumentação como "os bons escravos". Havia, portanto, na lógica de José Telles dois tipos de escravos: "os bons" advindos de Cacheu e regiões próximas e aquilo que poderíamos chamar de "maus escravos" por serem oriundos de regiões do sul da África, como Angola.

A região da futura Angola e proximidades começou a relação com os europeus no final do século XV com a expedição do viajante Diogo Cão em 1483 e intensificou-se no século XVI com o processo de catolização e cristianização dos povos do reino do Congo e o estabelecimento de relações de fornecimento de escravos para o trafico atlântico, pois a corte local parece "ter percebido logo que o comércio com os portugueses era fator de incremento de

[144] Carta de 31 de dezembro de 1785. LRCG Nº 13. SGE.APEM.

poder".[145] Isto decorreu, em parte, do início do processo de cristianização e a chegada dos portugueses na costa africana e, a partir de então, "aos olhos congoleses, o rei português passava, pois, a ser a *Zabem-apongo*, divindade suprema dos povos banto, senhor que reinava no mundo dos mortos". [146] O resultado disto foi o "aportuguesamento" das instituições locais e o fornecimento cada vez maior de escravos a ponto do comércio de cativos fugir do controle do *Mani-congo*, chefe máximo do reino local, e "até mesmo os nobres congoleses estavam sendo capturados em guerras interprovinciais para serem vendidos como escravos, cujo o comércio era antigo naquela região, mas as regras tradicionais estavam sendo violadas." [147]

Em resposta a esta maculação das regras tradicionais da escravidão africana foi iniciado um processo de resistência no qual se destacou a rainha Nzinga Mbandi de Matamba chefiando os povos jagas e ambundos contra o governo português, sua estrutura de tráfico na costa e contra os fornecedores africanos internos. Isso implicava na utilização de técnicas de guerra das mais diferenciadas, no comprometimento do espírito guerreiros destes povos e na constituição de um exército de luta bem articulado. Desta forma, os povos da então chamada Angola e proximidades ficaram divididas entre a colaboração e fornecimento de escravos aos portugueses e a resistência sistemática contra conquistador tornando-se assim conhecidos na Europa como canibais, bárbaros e indóceis.[148]

Contudo, em nenhum momento da narração José Telles da Silva faz qualquer menção aos defeitos dos angolas, apenas se limita a afirmar o prejuízo para o comércio local dos escravos advindos da Bahia e Pernambuco, sem uma quantidade precisa de escravos desta região que vieram ao Maranhão. Como afirmamos anteriormente os ciclos de fornecimento de escravos englobam, primeiramente os territórios da Alta-Guiné, sobretudo os portos de Cacheu e Bissau, seguido pelos portos da região Benguela-Angola e por último a região da Costa da Mina. O governador afirma que os escravos oriundos da região de Cacheu e Mina, como os melhores e não menciona os Angola, fornecidos indiretamente de Rio de Janeiro e Bahia, e da disposição

[145] SOUZA, Marina de Mello e. **Reis Negros no Brasil escravista** – História da festa de coroação de Rei Congo. Belo Horzonte: Editora UFMG, 2002. p. 99.
[146] VAINFAS, Ronaldo; SOUZA, Marina de Mello e. *Catolização e ressureição: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento Antoniano, século XV-XVIII.* In: BELLINI, Lígia; SOUZA, Everton Sales; SAMPAIO, Gabriela dos Reis. (orgs) **Formas de crer** – ensaios de história religiosa do mundo luso-afro-brasileiro, séculos XIV-XXI. Salvador: EDUFBA; Corrupio, 2006. p. 51.
[147] Id. Ibid. p. 55
[148] Podemos considerar esta uma opinião isolada no tempo e no discurso especifico contra os angolanos rebeldes, pois, em parte do território da América Portuguesa, como Salvador e Rio de Janeiro, figurava uma imagem de angolanos dóceis e amáveis facilitando as relações de submissão existente no sistema de escravidão instituído no Novo Mundo.

destas nações ao crime e aos vícios. A questão relevante neste caso é a preferência do governador por uma "nação" de escravos em detrimento de outras. Sem dúvida alguma, sua argumentação enfeitava deliberadamente as qualidades dos guiné numa apologia mercantilista do tráfico de escravos as características agrícolas e "boas" inerentes a este território, sobretudo quando ele cita o Contrato de Cacheu.

O Contrato de Cacheu foi formalizado por volta de 1780 (logo após a falência da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão) especialmente voltado para a comercialização de cativos entre o Estado do Maranhão e Piauí e os portos de Bissau e Cacheu. Provavelmente, por esta razão o governador desmerece a mão-de-obra cativa oriunda de outros portos que não esses dois (Bissau e Cacheu) e a excessivamente mistifica os guinés. Sua lógica é simples: culpar toda a intervenção funesta existente na qualidade de escravos no meio-norte da América Portuguesa por parte dos comerciantes do Brasil responsabilizando-os pela possível queda da agricultura local em virtude de um fornecimento de mão-de-obra precária que teria corrompido a "sadia" mão-de-obra da Guiné Toda a contaminação existente na escravaria diminuiria imediatamente com Contrato de Cacheu. Sem uma boa colheita não haveria lucro e, portanto, não haveria capital para a compra dos escravos, resultando na falência do contrato em sentido semelhante ao da Companhia de Comércio falida.[149]

> Estas reflexoens me parecem dignas da consideração de V. Excia que com as suas grandes luzes, pode prever a ruina que rezulta o Comercio das Sumacas nesta Colonia, não levando della mais que o dinheiro e [...] julgo que he da minha obrigação aprezentar a V. Excia todos os inconvenientes que já se experimentão delle para V. Excia os fazer presente a S. Magestade para a mesma Senhora dar a providencia que julgar efficazes para o bem desta Colônia, e seu augmento e para evitar os prejuizos que nella se devem experimentar, se for faltando o dinheiro, pois que não so a Agricultura ficarâ dentro de pouco tempo a Recinada (sic), mas o mesmo contrato de Escravatura de Cacheu e companhia extincta do Comercio sofrerão na falta de pagamenos das dividas concideraveis que aqui se estão devendo [...][150]

Os contratos individuais eram muito praticados pelo comércio português, antes do período pombalino, fornecendo escravos de uma determinada região da África para um território específico da América Portuguesa, montando um suporte efetivo na costa africana através da relação amistosa com os régulos locais. Os contratadores eram responsáveis pela construção de

[149] A Companhia Geral de Comércio do Estado do Grão-Pará e Maranhão faliu em 1775 após péssimas administrações e um excessivo aproveitamento por parte de seus acionistas. Sobre isso ver os trabalhos de Mário Meirelles (História do Maranhão), o Dicioniário Histórico Geográfico de César Marques e o artigo de Rafael Chambouleyron sobre Atlântico Equatorial.

[150] Carta de 31 de dezembro de 1785. LRCG Nº 13. SGE.APEM

feitorias e praças de comercialização de produtos com os nativos e da construção de um suporte de recebimento e fornecimento de provisões e produtos para os navios traficantes. Durante a administração do Marquês de Pombal o direito de monopólio sobre algumas regiões tornou-se das companhias de comércio, objetivando maximizar os ganhos dos envolvidos e da metrópole.[151] Ao final do período pombalino, em 1777, os contratos individuais na nova administração do Ministro Martinho de Melo e Castro, ao exemplo do Contrato de Cacheu, retornaram como possibilidades efetivas e de melhor controle fiscal em virtude da quantidade limitada de participantes.

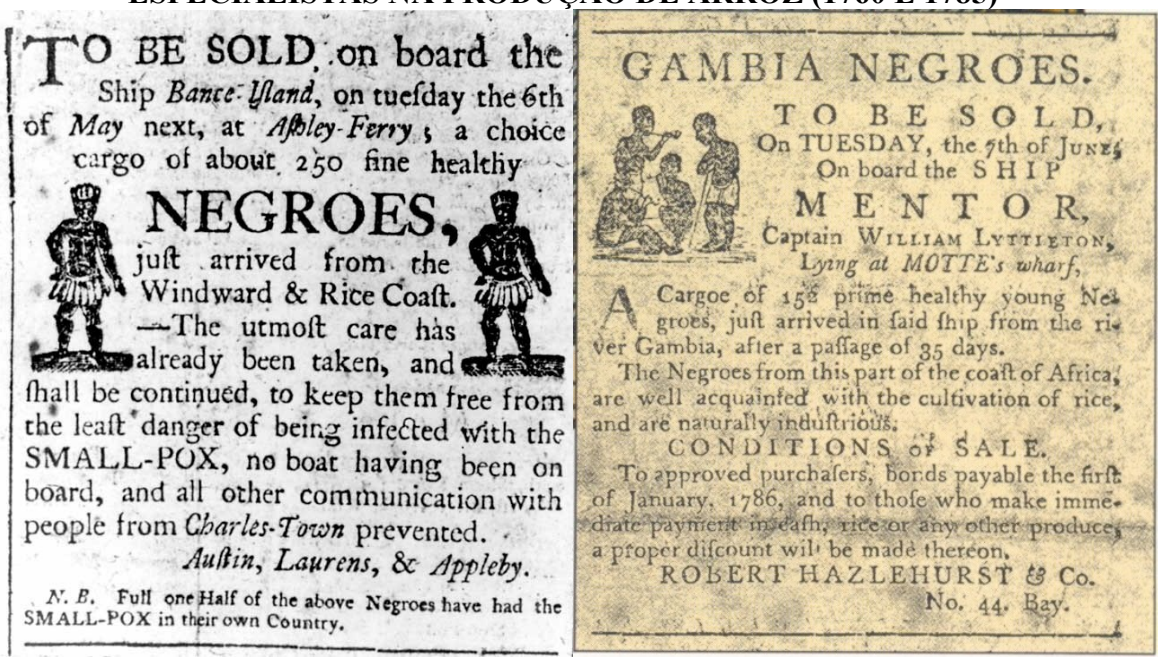
O contrato, desta forma, ao retornar após o colapso das companhias de comércio na costa da Alta-Guiné ficou responsável pela manutenção do tráfico já esquematizado e mantido na África Ocidental até então pela Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Caberia, então, única e exclusivamente, manter esta relação com os reis africanos e, se possível, aumentar os investimentos e, por sua vez, o fornecimento de mão-de-obra cativa. A existência do Contrato de Cacheu legitimava, assim, a argumentação de José Telles da Silva no desprezo ao fornecimento de escravos pelo Estado do Brasil, pois a concorrência estava em contradição ao monopólio, e tornava por conseqüência, menos rentável o comércio da mão-de-obra escrava, oriunda da Alta Guiné, vital a lavoura maranhense.

Apesar da escolha de uma região especifica para fornecer a mão de obra para o trabalho da lavoura maranhense em detrimento de outras áreas por razões de manutenção do monopólio do contrato e também das correntes marinhas parece que os motivos da predileção não eram unicamente estes. Casualmente ou não, as especialidades guineenses possuíam fundamentos. Afinal os escravos oriundos dos portos de Cacheu e Bissau já conheciam excelentes técnicas para a produção do arroz. Tanto o *Oryza Glaberrima,* o arroz africano originário dessa Alta-Guiné que provavelmente já existia no Maranhão antes de meados do século XVIII, quanto o *Oryza Sativa,* de origem asiática e imposto à cultura Atlântica pelo sistema de *plantations,* eram costumeiramente cultivados pelos africanos da região durante o século XVIII. Nesta mesma época, alguns dos jornais da Carolina do Sul, nos Estados Unidos, como o *South Carolina Weekly Gazette* divulgavam anúncios de companhias especializadas no

[151] Sobre isso consultar o trabalho de Joseph Miller sobre a exclusividade no comércio de escravos e jeribita entre Angola e Rio de Janeiro e as formas de intermediação destas trocas, primeiramente, entre os Governadores, seguidos pelos contratos monopolista e pelas companhias de comércio do período pombalino. MILLER, Joseph C. *A economia Política do Tráfico Angolano de escravos no século XVIII*. In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

tráfico de escravos arrozeiros para tornar público a venda de cativos procedentes da Alta-Guiné observando suas qualificações na labuta da lavoura de arroz.

ILUSTRAÇÕES 5 E 6: ANÚNCIOS DE VENDA DE ESCRAVOS ESPECIALISTAS NA PRODUÇÃO DE ARROZ (1760 E 1785)[152]



TO BE SOLD, on board the Ship *Bance-Island*, on tuesday the 6th of *May* next, at *Ashley-Ferry*; a choice cargo of about 250 fine healthy

NEGROES,

just arrived from the Windward & Rice Coast. —The utmost care has already been taken, and shall be continued, to keep them free from the least danger of being infected with the SMALL-POX, no boat having been on board, and all other communication with people from *Charles-Town* prevented.

Austin, Laurens, & Appleby.

N. B. Full one Half of the above Negroes have had the SMALL-POX in their own Country.

GAMBIA NEGROES.

TO BE SOLD,
On TUESDAY, the 7th of JUNE,
On board the SHIP
MENTOR,
Captain WILLIAM LYTTIETON,
Lying at MOTTE's wharf,

A Cargoe of 152 prime healthy young Negroes, just arrived in said ship from the river Gambia, after a passage of 35 days.

The Negroes from this part of the coast of Africa, are well acquainted with the cultivation of rice, and are naturally industrious.

CONDITIONS of SALE.

To approved purchasers, bonds payable the first of January, 1786, and to those who make immediate payment in cash, rice or any other produce, a proper discount will be made thereon.

ROBERT HAZLEHURST & Co.
No. 44, Bay.

Fonte: ELTIS, David; MORGAN, Phillip; RICHARDSON, David. *Agency and Diaspora in Atlantic History: Reassessing the African Contribution to Rice Cultivation in the Americas*. In.: **American Historical Review**. Vol. 112, Nº 5, Dez, 2007

Estes simples anúncios que apareciam nos jornais americanos, em geral, seguiam uma organização básica e informavam primeiramente a chegada de um navio "negreiro" no porto de Ashley-Ferry ou no cais de Motte, próximos à Charleston, cidade da Carolina, com uma quantidade especifica de escravos para serem comercializados nos mesmos portos e a origem dos ditos cativos, seguidos pelas qualidades e excepcionalidades da mão-de-obra e, por fim, a empresa ou proprietário responsável pela empreitada e pela comercialização nos portos.

[152] **Primeiro Anúncio**: Á venda, a bordo do navio **Bance-Yland**, na terça-feira dia 6 de maio próximo, no **Ashley-Ferry**, um frete selecionado de aproximadamente 250 negros de excelente saúde, recém chegados de barlavento à Costa do Arroz_– O máximo cuidado já tem sido tomado, e será contínuo, para mantê-los livres do menor perigo de ser infectados com varíola, nenhum barco esteve a bordo, e toda outra comunicação com pessoas de Charles-town foram prevenidas. / Austin, Laurens, & Appleby. / Obs.: Metade dos negros acima tiveram varíola em seu próprio país. **Segundo Anúncio**: NEGROS DE GAMBIA / À venda, na terça-feira, dia 7 de junho, a bordo do navio MENTOR, capitão William Lyttieton, ancorado no cais de **MOTTE**, carregado de 152 negros jovens saudáveis de primeira, recém chegados no navio citado do rio Gâmbia, depois de uma jornada de 35 dias. Os negros dessa parte da costa da África, são bem instruídos com o cultivo de arroz, e são naturalmente trabalhadores. / Condições de venda / Para compradores autorizados, apólices a pagar dia primeiro de janeiro de 1786, e para estes que fazem pagamento imediato em dinheiro, arroz ou qualquer outro produto.

Ambas as carreações possuíam escravos da costa denominada nas propagandas como Costa do Arroz, mas especificamente da feitoria e praça inglesa chamada de Bathurst na saída do rio Gâmbia a aproximadamente 90 quilômetros de distância da embocadura do rio Cacheu, onde localizava-se uma feitoria e praça portuguesa.

A origem do primeiro navio (costa do Arroz) já conota a qualidade da mão-de-obra (afinal os 250 cativos eram originários de uma região com fecunda rizicultura) junto com a condição dos escravos estarem livres de doenças tornarem-se predispostos ao trabalho braçal, portanto, eram "peças" sem defeito e com boa qualidade comercial. O segundo anúncio é mais claro e sensacionalista, seu título em letras garrafais já evidencia a origem dos escravos e sua provável qualidade técnica (GAMBIA NEGROES) saltando aos olhos dos fazendeiros de produção de arroz. Linhas abaixo, torna-se ainda mais enfático ao evidenciar certas prerrogativas técnicas da "carga" do navio Mentor: "Os negros dessa parte da costa da África são bem instruídos com o cultivo de arroz e são naturalmente trabalhadores." Logo, na segunda metade do século XVIII no Atlântico (em parte, por responsabilidade dos traficantes de escravos) parecia recorrente a relação entre os guiné e produção de arroz na América do Norte, Caribe e norte da América do Sul. Sem duvida alguma estas informações fornecidas pelos comerciantes obedecem a uma lógica comercial simples de oferta e procura em territórios como Carolina do Sul e Maranhão: para qualquer fazendeiro produtor de arroz, possuir escravos especializados na produção do item era possuir uma vantagem frente a outros agricultores. Logo, os traficantes de escravos ao divulgar as qualidades da mão-de-obra e o seu conhecimento técnico, neste caso, fizeram parte da lógica de propaganda possuindo importante fundo de verdade (apesar de não sabermos especificamente se todos os grupos étnicos fornecidos por estas companhias realmente eram exímios produtores da rizicultura. Afinal nem todos os grupos étnicos da região dedicavam-se a atividade agrícola ao exemplo dos Nalus que praticavam a pecuária).

4.3 Guiné, Angola e Mina: casando escravos e identificando territórios

A crença de que os escravos advindos de Cacheu eram exímios produtores nas lavouras de arroz, parece recorrente na época, em parte por alguns dos africanos da região realmente o serem (como vimos anteriormente na existência do arroz africano na Alta-Guiné), e, em parte, graças a propaganda dos traficantes de escravos. A teia relacional dos traficantes e

comerciantes envolvidos com o tráfico de escravos para o Estado do Maranhão e Piauí era extensa e envolvia desde remessa de produtos como algodão e arroz aos portos de Lisboa e Porto até a exportação de mão-de-obra cativa a partir das praças de Cacheu e Bissau, criando um tipo de rede de comércio privilegiado, ou na forma companhias de comércio ou dos contratos individuais. Normalmente, as agencias de tráfico monopolista de escravos do norte da América Portuguesa funcionavam na lógica de controle idealizada pelo mercantilismo, ou seja, possuíam direito exclusivo sobre o território de fornecimento e venda de escravos. Desta forma, as agências de monopólio asseguravam a soberania real e a efetividade de sistemas como o pacto colonial (apropriando recursos) das *plantations* (fornecendo escravos a baixos preços) anulando qualquer concorrência.[153]

Inexistindo a concorrência, o regulador dos preços era, nada mais nada menos, que o rei (ou a rainha) e seus representantes máximos dentro da lógica mercantilista: ministro; órgão fiscais; e, assim por diante. A direta intervenção real (perfeitamente aceitável no absolutismo dos estados nações) era necessária quando os abusos tornavam-se excessivos por parte das agências privilegiadas de comércio e cabível quando havia uma relação palpável de soberania sobre os súditos.[154] No Maranhão, reinava a perfeita autoridade da soberania real do governo português de tal forma que seus governantes sempre evocavam a presença real e a intervenção direta de sua majestade em inúmeros temas da administração do estado, sobretudo a favor das agências de comércio monopolista sem temer por nenhuma resistência mais séria dos outros comerciantes aos contratos existentes no fornecimento de escravos, mas exigiam, enquanto participantes do monopólio, um comprometimento com os acordos anteriormente fixados e uma atenção redobrada aos excessos abusivos dos responsáveis. José Telles da Silva, por exemplo, na década de 1780 pedira à rainha, através de seu ministro, uma medida que podasse a invasão baiana e pernambucana no porto de São Luis no que diz respeito ao fornecimento de escravos. E uma década antes Joaquim de Melo e Povoas pedia o controle dos preços sobre os escravos fornecidos

[153] Sobre a discussão das agências acompanhe a discussão de Cláudio Shikida. Ver: SHIKIDA, Cláudio D. **Companhias Privilegiadas de Comercio**: Um esboço inicial com ênfase em problemas de agência. Artigo 16 do IBMEC – Minas Gerais. Disponível em: http:// www.ceaee. ibmecmg.br/working.htm. Acesso em: 15 jun. 2007

[154] Cidades como Rio de Janeiro e Salvador que possuíam administrações mais fechadas à administração real, classes comerciantes mais poderosas e projetos próprios de investimento ocasionalmente afrontavam o poder real e tomavam decisões mais autônomas. Podemos perceber isto, em meados do século XVII, quando houve uma resistência dos moradores de ambas as capitanias à aplicação dos projetos reais como as companhias de comércio de Cacheu e Cabo Verde em 1680 ou o projeto intitulado Viagem a Contracosta de Angola a Moçambique articulado pelos cariocas. Sobre isso ver a conclusão do livro de ALENCASTRO, o Trato dos Viventes, pp. 327-335; e o texto da Maria Inês Oliveira, Op. Cit. pp8-11.

por uma certa Administração de Cacheu e a melhora na qualidade dos escravos fornecido pela mesma administração.

O dito governador enviou em 26 de abril de 1774 uma carta ao poder real clamando pela "paternal clemência" ou "piedade de Sua Magestade" que para que procurasse "favorecer aos seus venturozos vassallos" do Estado do Maranhão e Piauí na qual relatava os abusos da administração portuguesa em Cacheu sobre o alto preço cobrado no fornecimento de escravos:

> [...] vierão a sair aqui os escravos muito mais caros do que the agora se venderão; porque os da 1ª sorte sahirão a 136$112 reis, quando nunca aqui se venderão escravos por melhores que fossem por mayor preço que o de 120$ reis e a proporção em todas as mais sortes crescião os preços: e vendo eu pelo soberdito edital que a mente de Sua Magestade era favorecer a estes povos introduzindolhe escravos mais baratos não concenta que se vendessem pelos preços porque sahião mas antes sim concordey com estes administradores que se vendessem como thé agora se vendião conformandonos assim com a ordem da Junta em que dias a estes administradoes que se por algum incidente sahissem os escravos mais caros os vendessem como podessem. [...] o que me consta procede da mà administraçam de Cacheo que o que quer he remeter muitos [escravos] para tirarem mayor comissão não lhe importando que sejão bons ou maos, o que ponho na prezença de V. Ex.ª para que Sua Magestade haja de dar as providencias que for servido.[155]

A carta clamava, portanto, pelo poder absoluto do rei no sentido de limitar o preponderante poder da administração de Cacheu sobre o patamar do preço da escravatura, mas de forma alguma clamava pelo fim da administração, ou o fim do fornecimento de escravos por monopólio. Seu clamor era, na realidade, por uma qualidade maior e preço menor no fornecimento de mão-de-obra com o intuito de dinamizar a produção da lavoura, pois a administração real "usando da sua paternal clemência quer favorecer estes povos mandando introduzir escravos mais baratos para que as culturas se adiantem nestas Capitanias"[156] do Maranhão e Piauí. As décadas de 1770 e 1780 reforçaram certa legitimidade neste acordo entre Maranhão e Cacheu, pois não houve pedido algum dos governadores como Joaquim de Melo e Povoas, Antonio Noronha e José Telles da Silva na extinção do fornecimento de escravos advindos da Alta-Guiné pela companhia, pelo contrário, havia na realidade alto comprometimento por parte dos governadores em alimentar, insistir e persistir no mesmo tipo de fornecimento de escravos desta região africana e em alguns momentos condenar o fornecimento de outros lugares.

---

[155] Carta de 26 de abril de 1774. Livro de registro de correspondências Nº 11. Acervo da Secretaria de Governo do Maranhão. APEM. Fls 68v e 69.
[156] Ibidem. Fl 74v.

O objetivo de Joaquim de Melo e Povoas de diminuir o preço dos escravos africanos, pois os achava extremamente caros, se revelou em outra carta dias seguintes após (persistindo no mesmo assunto) uma pesquisa pessoal através da qual informou o poder real "dos preços porque se vendião os escravos nos [...] portos do Brazil" e evidenciou como "o melhor escravo" aquele de origem "Mina que he nação de mayor valor se vendia por 100 mil reis, e os angolas e outras Nações muito mais baratos"[157]. Joaquim partilhava da concepção na qual os colonos entendiam os africanos a partir de suas características ocupacionais de nação (para além de seu arquétipo bárbaro, selvagem e gentílico), refletidas no discurso e divididas entre premissas de "bom" e "mal" africano para o trabalho quando a discussão era o perigo representado pelo escravo rebelde sobre os seus donos, ou em qualificações de ofício e quando a discussão objetivava o escravo como peça e engrenagem vital para o sistema de *plantations*. Neste último sentido "o melhor escravo" era de origem Mina (no que diz respeito a produção de algodão, de toras de madeira, vaquetas e outros representantes, portanto, da força física, do trabalho árduo e assim por diante – isto em parte justificava sua venda para a região de Minas-Gerais no auge da produção aurífera, além de conhecerem a extração do ouro), os outros, o restante (aqui incluam os escravos de Cacheu, produtores de arroz) deveriam ser vendidos a preços, "muito mais baratos", mais módicos para a aquisição dos lavradores de toda as classes das capitanias do meio-norte. As nações de africanos dividiam-se, desta forma, na lógica do discurso colonial de Joaquim de Mello, segundo suas especificidades ocupacionais que justificava seus preços em diversos territórios e fornecia a base de argumentação do governador para a diminuição dos preços de mão-de-obra africana da Guiné vendida no estado.

Tanto os governadores, quanto a sociedade colonial como um todo separavam e identificavam os africanos a partir de suas "nações". A existência de diversas "nações" com qualidades e especificidades eram mantidas e divulgadas pelos administradores locais, pelos agentes do tráfico com grande recorrência e retomado pelos moradores da América portuguesa. A palavra nação é citada pelos administradores do estado nas correspondências trocadas com o régio poder, é utilizada na documentação do trafico indicando portos de procedência nos termos de visita de saúde, aparece ocasionalmente nos registros de passaportes quando o escravo africano acompanhava seu senhor, ou, ainda, nos registros paroquiais como batismos, casamentos e óbitos. A procedência, a origem territorial africana do escravo, era fartamente identificada pelo

[157] Id ibidem

termo nação que coadunava com a separação das qualidades e características dos escravos e sua pretensa predisposição a determinados tipos de trabalho assim como alguma tendência natural aos malefícios morais como o crime e a vadiagem.

> Ao lado de outros nomes como país e reino, o termo "nação" era utilizado naquele período pelos traficantes de escravos, missionários e oficiais administrativos das feitorias européias da costa da Mina, para designar os diversos grupos poluacio9nais autóctones. O uso inicial do termo "nação" pelos ingleses, franceses, holandeses e portugueses, no contexto da África Ocidental, estava determinado pelo senso de identidade coletiva que prevalecia nos estados monárquicos européia dessa época, e que se projetava em suas empresas comerciais e administrativas [...][158]

A utilização do termo nação encontrada nas documentações escritas foi recorrente signo de identificação dos escravos na sociedade escravista do meio-norte a partir de um complicado sistema de classificação que ocasionalmente referia-se aos portos de procedência na costa ocidental, portanto, territórios de onde provinham os escravos africanos que, por sua vez, denota pontos específicos com os quais os portos da América Portuguesa se intercambiavam delineando rotas exclusivas no trato comercial atlântico: Rio de Janeiro e Angola; Costa da Mina e Bahia; e, no caso do meio-norte, Alta-Guiné e Estado do Maranhão e Piauí. Uma quantificação do recorrente aparecimento em determinadas fontes de algumas "nações" em detrimento de outras é capaz de apontar esta relação preponderante entre portos específicos para a visualização das rotas no Atlântico.[159]

Contudo, existem duas problemáticas na constatação, relação e conseqüente quantificação destas "nações". A primeira diz respeito a categoria "portos de procedência" [160] que acusa o lugar de embarque dos africanos nas embarcações, mas quando percebemos a fluidez das relações do tráfico transaariano e da África ocidental é difícil pontuar a origem étnica e espacial do individuo cativo dentro do continente. Entretanto, isso não importava para a lógica cunhada pelo sistema escravista europeu que reconhecia somente as macro diferenças postuladas a partir

[158] PARÉS, Nicolau. op. cit. p. 23.

[159] Estes termos ainda podem ser utilizados pelos próprios africanos no Novo Mundo na formulação de sua identidade étnica durante e após a diáspora africana com o intuito de se organizar – sobre isso ver os trabalhos de Mariza Soares – ou de manter (ou reformular) ritos e religiosidades existentes em seu "velho mundo" – ver os trabalhos de Marina de Mello e Souza.

[160] A categoria portos de procedência é recorrentemente utilizada pela historiadora Mariza Soares em seus trabalhos para a localização dos territórios onde foram embarcados os africanos. Partindo das premissas da história serial a categoria é capaz de constatar e evidenciar os portos de origem dos navios e sua "carga", mas nem sempre é capaz de perceber a complexidade de grupos étnicos existentes por trás do termo. Desta forma, Angola, poderia comportar ser inúmeros agrupamentos étnicos como Ovimbundos, Umbundos, Benguelas, Congos e assim por diante. Contudo, ainda são reveladores da origem dos escravos e, portanto, dos territórios e das rotas de tráfico para a América Portuguesa.

dos territórios de oferta, ou seja, a partir dos portos de embarque. Joaquim de Melo classifica os Minas – dentro do Estado do Brasil – como os melhores escravos para os trabalhos que exigiam robustez e vigor. José Telles da Silva aponta a necessidade do escravo de Cacheu para a lavoura do Maranhão (não menciona em lugar algum o termo "qualidade técnica", mas esta subjacente a preponderância dos guineenses na rizicultura). E os anúncios publicados pelos traficantes relacionam perfeitamente localidade de embarque da mão-de-obra, qualidade técnica e culturas de plantio. Logo, os portos de procedência eram fundamentais para a efetividade do tráfico de escravos e conseqüente perpetuação da sociedade de *plantations*.

Quanto a segunda problemática ela se refere a presença do termo Guiné na documentação de época. A historiadora Mariza Soares constatou no Rio de Janeiro que até o século XVII o termo Guiné, quando aparecia na documentação, era um termo genérico referente a quase toda a costa ocidental africana, portanto não simbolizava efetivamente um porto de origem específico, mas todo o território costeiro de Marrocos até Angola. O termo guiné sintetizava os arquétipos de justificação do comércio de tráfico de escravos: bárbaros, inumanos e, sobretudo, o gentílico. Na realidade, nos livros de registro paroquial da freguesia de Vitória na capital do Estado do Maranhão e Piauí, todos os termos Guiné não são acompanhados pela designação nação, mas sim pela presença do paganismo – "gentyo da Guiné" – como se fossem escravos desprovidos de território, leis ou soberanos e da verdadeira religião.

> A palavras gentio está associada às gentes, indicando povos que, à diferença dos cristãos e judeus, seguem a chamada lei natural. Já a palavra nação diz respeito "à gente de um paiz ou região, que tem língua, leis e governo a parte". [...] Nesse sentido diz respeito a povos que podem ser gentios, ou não, mas cujo reconhecimento se dá pelo uso partilhado de um território, uma tradição ou uma língua comum. O termo gentio é usado para designar os povos almejados pela catequese missionária. Já o termo nação se aplica a qualquer povo, infiel ou cristão, com o qual o Estado português se relaciona. Por fim, uma observação sobre o período de utilização dos dois termos. Enquanto "nação" tem uma utilização constante ao longo do tempo desde o século XV até o XIX, "gentio" é aplicado a universos de amplitude variável, caindo em desuso ainda no século XVIII. A documentação permite ainda observar que, à diferença de angola e mina, que podem ser gentios ou nações, guiné é sempre um gentio. [161]

Portanto, o termo guiné foi utilizado recorrentemente para reforçar estereótipos estigmatizantes e justificar a existência ideológica da escravidão moderna. Entretanto, o termo cai em desuso como resposta as necessidades imediatas de ampliação do comércio atlântico de escravos para localizar os portos de embarque de cativos e para regularizar o fisco sobre as praças

[161] SOARES, Mariza. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. In.: **Tempo**. Vol. 3 – nº , Dezembro de 1998. p. 4.

e feitorias dos diferentes impérios estabelecidos no continente. Guiné, conforme Mariza Soares, no caso do Rio de Janeiro setecentista, na documentação escrita, foi substituído pelas diferentes nações a partir do século XVII para pontuar a existência dos portos de embarque de cativos, desta forma, "o contingente de escravos antes designados como gentio de Guiné vai, aos poucos, sendo redistribuído entre as nações", pois, neste instante, a "categoria 'nação', não menos genérica, mas que melhor atende às novas exigências do tráfico" aparece em abundância nos livros de registros coloniais.[162]

Na Bahia, conforme Maria Inês, inicialmente nos séculos XV e XVI "o gentio da Guiné", dentro da lógica do tráfico de escravos, identificava os cativos africanos oriundos do extenso território costeiro africano da Senegâmbia à Angola em virtude daquilo identificado por Luís Viana Filho e Pierre Verger (franceses estudiosos destas questões) como o "Ciclo da Guiné", primeiro ciclo do tráfico de escravos da África para o Brasil. Posteriormente, com a formação de diferentes ciclos do tráfico (Ciclo de Angola, Ciclo da Mina), ascendendo, especificando e ampliando o leque de portos da costa africana na fiscalização e embarque para as cidades da América Portuguesa cada qual destes territórios "utilizados para nominar as nações africanas que passaram a ser, ao menos aparentemente, mais precisos, por se referirem a reinos e áreas geográficas melhor delimitados".[163] Entretanto, dentro do livro de registros de casamentos da freguesia de Vitória na cidade de São Luis do Maranhão entre os anos de 1772 e 1791 Guiné, continuou sendo um termo impreciso, sem que seja possível fazer uma relação efetiva entre o termo Guiné e um território mais restrito na costa africana. Para a Bahia, a partir do século XVII, e para o Rio de Janeiro, a partir do século XVIII, as nações tornam-se mais variadas e lentamente vão forjando um lugar cada vez menor da utilização do termo Guiné. Nos registros paroquiais, no Maranhão o processo parece ser mais lento e Gentio de Guiné é uma atribuição mais genérica para identificar a origem do africano na sociedade local. Isto não inviabiliza uma comparação entre a chegada de africanos e a composição da sociedade negra maranhense entre os anos de 1773 e 1790 para a constatação de uma possível relação entre o termo Guiné como nação e a região específica da Alta-Guiné.

No Maranhão, as denominações "gentio de Guiné" são bastante recorrentes nos registros de casamento da freguesia de Vitória das décadas de 1770 e 1780 e a utilização de gentio acompanha as 271 ocorrências do termo Guiné – é uma relação direta. O termo gentio

[162] Id ibid, p. 6.
[163] OLIVEIRA, Op. Cit. p. 40.

também acompanha outros vinte registros de africanos dentre os 490 que aparecem neste livro são eles 12 dos 18 cacheus e oito dos 49 mandingas, saídos dos portos de Cacheu e Bissau na Alta-Guiné. Desta forma, à diferença de Cacheu e Mandinga "que podem ser gentios ou nações, guiné é sempre um gentio".

O termo Guiné, aparece nos registros de casamento, em parte, influenciado pela ideologia do gentilismo e pela legitimidade da *guerra justa* a favor da escravidão prosseguindo conforme as análises de Mariza Soares para o Rio de Janeiro. Este termo equivale a 55,3% de todas as aparições de africanos existente no meio-norte para o período. Todos os outros 14 termos são com incidências menores enfocando etnias de origem, portos de procedência e territórios genéricos os quais representam espaços menores na imagética do tráfico. Após o termo Guiné, *aparentemente* correspondendo a toda costa africana, estão em destaque Angola e Benguela, referentes à África Central, que juntos correspondem à segunda maior incidência de africanos no livro de casamentos, com 105 africanos referentes a 20% do total de conjugues (ou a primeira, quando filtramos somente as designações que correspondem a uma territorialidade mais precisa – excluindo, desta forma, os Guiné da contagem de africanos). As próximas maiores incidências de africanos nos registros paroquiais de casamento engloba ao todo dez outras designações correspondentes à Alta-guiné (Balandra, Bayuno, Beofá, Bijago, Bissau, Cacheu, Fula, Mandinga, Papel e Surua) representando um total de 13,63%, 82 africanos saídos dos portos de Cacheu e Bissau. Os africanos conforme suas designações no livro de casamentos aparecem da seguinte forma:

TABELA 4: DESIGNAÇÕES E TERRITÓRIOS REGISTRADOS NO LIVRO DE REGISTROS DE CASAMENTOS 87 (1774-1790)

Território	Designações	Quantidade	%
Angola	Angola	98	20
	Benguela	7	0,01
Alta-Guiné	Balandra	2	0,004
	Bayuno	1	0,002
	Beofá	2	0,004
	Bijago	3	0,006
	Bissau	1	0,002
	Cacheu	18	3,6

	Fula	2	0,004
	Mandinga	49	10
	Papel	3	0,006
	Surua	1	0,002
África	Guiné	271	55,3
Costa da Mina	Mina	32	6,5
	TOTAL	490	100

Fonte: Livro de Casamentos 87 do acervo da AEM no APEM

A presença de dez termos mais detalhados, específicos da realidade da Guiné da África Ocidental demonstra um conhecimento maior da região por parte das autoridades que registraram o termo, os padres, senhores de escravos, e com certeza uma relação mais próxima e clara com o local da África. O aparecimento destas designações menos genéricas que não se limitam ao esclarecimento de local de embarque (mesmo maior que em poucas quantidades como o caso de Surua, Bijago, Papel, etc.) se deve a um contato com estes africanos em sua terra, contato este através do qual eles se auto-identificam e acabam pontuando aldeias, grupos, reis, pequenas cidades e vilarejos. "Muitos africanos se identificam com impérios antigos e mais recentes, reinos e outras organizações políticas de menor porte. Algumas etnias eram nomeadas de tal ou qual modo por outros grupos". Os comerciantes de escravos tanto africanos quanto os luso-africanos da costa ou, ainda, os traficantes atlânticos se referiam "aos grupos a partir da toponímia, incluindo nomes de regiões, de portos, do litoral ou de lugares ainda mais específicos".[164] Os três Bijagós, por exemplo, que aparecem no livro de registros de casamentos, Francisco, Joanna e Caetano, identificaram-se a partir do pequeno grupo de indivíduos que habitavam as ilhas da costa da Alta-Guiné do qual se originaram e a partir do qual os portugueses nomearam as ditas ilhas de Bijagós.

Neste caso do livro de registro paroquial em questão ocorre, portanto, uma auto-identificação do escravo, forro ou livre do cônjuge em casamento diferente do que ocorre no batismo. E "quando se solicitava a alguns escravos que identificassem sua 'nação', estes frequentemente faziam referência a um lugar, a uma aldeia. Tal atitude não significava, porém, que estes indivíduos não possuíssem laços e identidades mais amplas",[165] ao contrário, "na África ocidental existe um sistema geral de nomeação pelo qual as cidades compartilham o mesmo nome com seus habitantes. Finalmente, alianças políticas e dependências tributárias de certas

[164] HALL, Gwendolyn Midlo. *Cruzando o Atlântico* Op. Cit. p. 32.
[165] Id. Ibid. p. 34

monarquias também configuram novas e mais abrangentes identidades nacionais"[166] é o caso dos 49 conjugues de "nação" Mandinga que apareceram no livro.

Estes 49 africanos se auto declararam como escravos de nação (ou gentio no caso dos oito africanos descritos como "Gentio de Mandinga") Mandinga que era uma corruptela, um etnônimo, construído, provavelmente, a partir de um aportuguesamento dos termos *Mandenkê* ou *Malinkê* referentes ao reino do Mali – comentado anteriormente. O grande reino foi respeitado durante séculos em virtude de suas conquistas e de sua participação no tráfico transaariano, além de ser conhecido pelo misticismo e pela religiosidade de culto aos ancestrais, pela impetuosidade e fervor existente no islamismo graças aos Sundjatas do clã do leão e ao modelo de organização política que foi utilizado e mantido, mesmo após seu fim, conhecido como Mansaya. O imperialismo do Mali iniciou um movimento cultural denominado como *Malinkinzação* processo que envolvia a dominação econômica, social e cultural das novas possessões conquistadas pelo Mali, desta forma, os pequenos reinos partipavam com o pagamento de tributos, fornecimento de escravos de exportação e apreendiam *o mande*, língua oficial do Mali,[167] e seguiam alguns dos seus outros hábitos de convívio e comportamento. Desta forma, Joanna, Francisco e Caetano eram do reino em questão e sua identidade correspondia a uma amplitude maior de identificação, não foram prescritos como Nalus, Kaabus ou Balandras, possessões do Mali, mas sim, mandingas.

O termo Cacheu corresponde, primeiramente, ao rio de mesmo nome que originava-se próxima à cidade de Farim e desaguava próximo ao porto, feitoria e praça de Cacheu, na qual luso-africanos e africanos costumeiramente também negociavam, portanto refere-se a espaços geográficos e não a algum agrupamento étnico especifico. Os 18 escravos de Cacheu representam um número até relativamente pequeno frente à ao número aproximado de 183 escravos por ano que entravam no porto de São Luís durante as décadas de 1770 e 1780.[168] Quanto ao termo Bissau é interessante constatar que é o maior índice de entrada de escravos por ano em São Luís deste

[166] PARÉS, Luis Nicolau. Op. Cit. p. 24.
[167] Um exemplo da língua mande é utilizado pelo filme Amistad no qual o protagonista conhecido como Cinque lidera um motim num navio negreiro homônimo.
[168] Esta quantidade anual foi feita a partir do livro de Termos de Visita de Saúde utilizado durante o trabalho onde são registrados a entrada das embarcações de 1775 até 1800 a partir da menor quantidade de escravos que entrou em uma embarcação oriunda do porto de Cacheu em 14 de julho de 1790 e a maior quantidade de 311 escravos no dia 29 de maio de 1792 levando em consideração apenas as 20 embarcações que entraram no porto durante o período. Resultando, portanto, numa aproximação do número real sem levar em consideração a diferença do número de anos, 25, e a quantidade de navios, 20.

porto, 209 (o maior número de escravos por porto de embarque)[169] é junto com Bayuno e Surua a menor incidência dentre as designações que acompanham os conjugues no livro de casamento, pois aparece uma única vez para identificar a origem de Maria Magdalena escrava do Hospício do Carmo em seu casamento com o escravo José do Carmo, trabalhador do mesmo hospício, onde conviviam à alguns poucos anos. Provavelmente, essa baixa incidência do termo Bissau no livro de casamentos frente ao livro de termos de visita se deve à auto-identificação escrava possibilitada pelo registro paroquial. desta forma, um termo que significa única e exclusivamente porto, é substituído por algumas das inúmeras outras designações da Alta-Guiné como as supra mencionadas Balandra, Bayuno, Beofá, Bijago, Bissau, Cacheu, Fula, Mandinga, Papel e Surua. Diferente de Angola e Benguela (Ubundos, Ovimbundos, Congos, etc.) referentes aos dois territórios onde são embarcados africanos, portos de Luanda e Benguela limitando-se a determinação dos pontos de origem e sem nenhuma outra identificação de etnias ou grupos, reinos, vilas da região.

O quarto território (terceiro, quanto não consideramos o termo Guiné) com maior quantidade de conjugues africanos no livro de registro paroquial foi a costa da Mina (adjas, ewes, Oyós, Fanti, Ashanti, etc.), território da Baixa-Guiné. E em geral o termo pode designar os escravos embarcados no Castelo de São Jorge da Mina que "constituía um centro para o qual escravos de várias partes da costa ocidental africana eram levados" e regiões próximas englobando o território da Costa do Ouro, Costa do Marfim e Costa dos Escravos. [170] Mina, assim como Angola e Benguela, é generalizante.

Guiné é efetivamente o termo com maior repetição entre os conjugues africanos. Provavelmente uma parte destes africanos era de outro território que não a Alta-Guiné, contudo, isso não é uma certeza. O termo é genérico, mas não impede de englobar uma maioria de nações menores como Papel, Mandinga, Bijago e até Cacheu (mais porto que etnia). Na realidade quando retornamos à tabela 2, sobre a quantidade de africanos por porto de embarque, percebe-se que os números que tenderiam a ser ainda menores para Angola e Mina, (pois a quantidade de embarcações originaria destes portos é pequena – foram quatro curvetas, um navio e uma sumaca) são grandes demais, então, de onde procediam estes escravos presentes no livro de casamento? Estado do Brasil?

[169] Esta média anual foi construída a partir do mesmo livro de termos de visita através do total de escravos que entraram em 28 embarcações durante os 25 anos do mesmo livro. Foram obliterados oito embarcações das quais não pude coletar a quantidade de escravos, por estar apagado ou simplesmente não informar.
[170] PARÉS, op. cit. p. 27.

Negros nascidos na América Portuguesa eram costumeiramente denominados crioulos e no livro de registro paroquial de casamento aparecem apenas 23 destes e todos eles casando com africanos. Provavelmente estes crioulos que aqui aparecem são filhos de africanos na própria capitania. Logo, do Estado do Brasil provinham, na realidade, escravos minas e angolas não comercializados nas diversas capitanias do sul para serem vendidos no meio-norte da América Portuguesa conforme carta anteriormente comentada de José Telles da Silva de 31 de dezembro de 1785 onde evidencia a "Escravatura que he o peor, que vem a esta Colonia, já Refugo". A média anual de escravos provenientes do Estado do Brasil era menor que a média proveniente da Alta-Guiné, somente 161 escravos, mas que, em parte, justifica a presença de número tão elevado de cativos procedentes da África Central e da Costa da Mina no livro de registro de casamentos.[171] Contudo, esta entrada maciça de outras embarcações que não aquelas originárias da Administração de Cacheu foi criticada pelos governadores, sobretudo José Telles da Silva. Eram os escravos originários de Cacheu e Bissau os melhores, mais sadios e com melhor preparo para o cultivo da lavoura maranhense. Além disso, ponderei anteriormente, sobre a relação existente entre uma quantidade grande de curvetas e galeras oriundos de portos como Cacheu e Bissau com porões maiores para carregar cativos africanos enquanto a sumaca carregava, em geral, número menores que cem escravos. Portanto, Guiné, no livro de registro de casamentos das décadas de 1770 e 1780, na realidade, engloba os escravos oriundos da Alta-Guiné e não as outras designações africanas.

A média de entrada anual de escravos procedentes da Alta-Guiné no período, conforme o registro das embarcações evidenciadas nos termos de visita de saúde é 392, isto supera quase duas vezes mais a entrada total de escravos de outras paragens (aproximadamente 200 "peças" por ano", em decorrência dos navios oriundos da costa do arroz comportarem um número maior de cativos. Este número anual justifica por sua vez a presença de 271 escravos com designação Guiné e os outros 82 com termos referentes a costa guineense. Provavelmente, "gentio de Guiné", dentro da composição étnica da capitania Maranhense nas décadas de 1770 e 1780 é uma forma de identificar genericamente os escravos procedentes da Alta-Guiné.

[171] A média de escravos provenientes do Estado do Brasil foi feita a partir do total de escravos que entraram deste território e dividido pelos vinte e cinco anos citados. Este resultado entretanto, como apontei anteriormente, não corresponde a um número preciso e legítimo, pois, assim como nos casos anteriores, retirei as embarcações que de alguma forma não forneciam a quantidade de escravos por não constar a informação ou em virtude da mesma estar apagada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado do Maranhão e Piauí (meio-norte da América Portuguesa, localizados entre os Estados do Brasil e Estado do Grão-Pará, criado em 1772) no final do século XVIII manteve uma interface com a Alta-Guiné (região da África Ocidental) através do Mundo Atlântico na qual suas principais ferramentas de expressão foram as embarcações que cruzavam as correntes atlânticas levando escravos e outras oportunidades de comércio para os moradores das capitanias do Maranhão e Piauí. Havia certa legitimidade nesta ligação graças a predisposição de governantes e traficantes – comprovado através da movimentação de embarcações para a capital do estado, São Luís, e pelas cartas trocadas entre governantes.

Perceber esta relação é perceber um complemento na formação maranhense até então pouco trabalhado e abandonado – quase inexistente. É evidenciar, ainda, mais uma página na relação entre África e Brasil e identificar mais uma parte do processo de formação local. Apesar de sua herança cultural dificilmente ser percebida, mencioná-la e colocá-la em evidência permite para o historiador desvendar uma parte significativa do processo de locomoção através do tráfico de escravos e desvendar mais um bloco do intricado sistema da diáspora negra – rotas de comercialização, transportes e navegabilidade. Talvez Sidney Mintz e Richard Price estejam certos em considerar as religiões da África Ocidental como relativamente permeáveis as influências estrangeiras e mais agregativas e não excludentes – o que poderia explicar sua relativa inexpressividade no meio maranhense.[172] Contudo, este não foi o objetivo deste trabalho, mas este elemento pode ajudar a compreender parte da falta de manifestação desta herança, sobretudo quando olhamos os portos de origem, o processo de relação dos grupos étnicos durante o tráfico de escravos para as províncias do Maranhão e Piauí no final do século XVIII.

Na realidade, os objetivos deste trabalho dizem respeito mais em perceber uma lógica de comunicabilidade entre Maranhão e Alta-Guiné a partir da realização dos esquemas coloniais de produção na capitania do meio-norte da América Portuguesa estipulados pela metrópole portuguesa – esquemas facilmente aceitos pela administração do meio-norte. Logo, a lógica de *plantations* era perfeitamente cabível em cada uma de suas etapas, escolha de grandes territórios para a produção de arroz e algodão próximo aos rios Itapecuru e Mearim e na Baixada Maranhense, importação de uma mão-de-obra escrava especifica e "saudável", sobretudo para o cultivo de arroz e a exportação dos insumos para Portugal. A própria lógica de movimentação dos navios talvez tenha correspondido a esta lógica (Maranhão – Portugal; Portugal – Alta-Guiné; Alta-Guiné – Maranhão). Atentar para esta lógica de transporte e comercialização de cativos entre Maranhão e Alta-Guiné com base na fluente rede de relações atlântica é perceber a interação do Maranhão com o mundo atlântico na lógica de aquisição de escravos. E esta lógica era correspondente com a cultura de *plantations*, contudo, sem se limitar a suas prerrogativas básicas e diretas, ou seja, sem se limitar passivamente à imposição portuguesa, os moradores do Estado do Maranhão e Piauí, sobretudo seus administradores, preocuparam-se com as filigranas da produção do arroz por utilizarem escravos especializados e procedentes da Costa do Arroz que tornaram-se famigerados na rizicultura graças a divulgação dos traficantes os moradores a partir

[172] MINTZ, Sidney; PRICE, Richard. **O nascimento da cultura afro-americana** – uma perspectiva antropológica. Rio de Janeiro: Pallas, 2003. p. 69.

destas propagandas adquiriram escravos primordialmente da famigerada costa para sanar a urgente produtividade local– era a *síndrome de exportação* mantida pelos fazendeiros (como Lourenço Belfort) e pelos administradores (como Joaquim de Melo ou José Telles da Silva).

A entrada de escravos se deu por dois caminhos o primeiro por via oceânica – galeras, curvetas, navios, brigues, bergantins e escunas atravessaram o Atlântico e transportaram grandes carregamentos de escravos, a maior parte procedente dos portos de Bissau e Cacheu. O segundo caminho se deu pela costa da América Portuguesa através das sumacas com uma menor quantidade de escravos e foram escravos não comercializados nas capitanias da Bahia e Pernambuco oriundos da Costa da Mina e da África Central. A quantidade de embarcações e a média anual por porto e por tipo de embarcações apontam para um maior número de cativos africanos procedentes da África Ocidental apesar do livro de casamentos nos anos de 1773 até 1790 da freguesia de Vitória em São Luís apontarem para a supremacia de duas designações, Guiné e Angola – o que me levou a conclusão de que o termo "gentio de Guiné" recorrente no livro de registro paroquial corresponde, na realidade, ao território da Alta-Guiné.

Os significados lançados por esta territorialidade, por esta supremacia dos guineenses entre os agrupamentos étnicos do século XVIII da capitania maranhense podem lançar as bases para a compreensão da identidade étnica do maranhense, ou até mesmo, da complexa organização étnica da sociedade maranhense durante os setecentos. Contudo, este também não foi o objetivo deste trabalho, mas me parece interessante pensar na interação dos guineenses com a cultura local – objeto frutífero para o pesquisador das identidades étnicas

Por fim, a preocupação que gestou este trabalho foi de única e exclusivamente tentar delinear o tráfico de escravos para a capitania do Maranhão nas três ultimas décadas do século XVIII, apontando uma rota especifica da diáspora negra no mundo atlântico a partir de uma extensão da África Ocidental, a Alta-Guiné. Além disso, visou colaborar pontualmente, com uma ou outra informação sobre aquilo que poderíamos chamar de cultura e tráfego de informação no Atlântico, movimentando e sustentando Lisboa como a "coqueluche" portuguesa graças a parte dos insumos gerados no Maranhão pela mão-de-obra guineense publicizada pelos traficantes de escravos como os especialistas da produção do arroz tanto na Carolina do Sul (norte-americana) quanto no Estado do Maranhão e Piauí. Esta experiência triádica relacional no qual sua interface direta acontece entre Maranhão e Alta-Guiné, monta não um Atlântico Sul Negro, mas sim, um Atlântico Equatorial Negro – experiência peculiar para os maranhenses.

BIBLIOGRAFIA

ABBEVILLE, Padre Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças**. São Paulo: Siciliano, 2002.

AMARAL, José Ribeiro de. **Ephemerides Maranhenses** (Datas e Factos Mais Notaveis da Historia do Maranhão) 1ª parte – Tempos Coloniaes (1499-1823). Maranhão: Typogravura Teixeira, 1923. Setor de Obras Raras da Biblioteca Publica Benedito Leite – Maranhão.

ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. *Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860*. In: **Dinero y negócios en la historia de América Latina**. Vervuert – Iberoamericana, 2000.

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

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. ***A*** **Ideologia da decadência**: leitura Antropológica de uma história da Agricultura no Maranhão. São Luís: FIPES, 1983.

APPIAH, Kwame Anthony Appiah. **Na casa de meu pai** – A África na filosofia da cultura. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

BARROSO JUNIOR, Reinaldo dos Santos. **Signos de Deus, Leitura dos Homens**. Sociedade Religiosa em meados do século XVIII em São Luís. Monografia de conclusão de curso em História: UFMA, 2005.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia das letras, 2001.

BETHELL, Leslie. **A abolição do comércio Brasileiro de escravos** – a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869. Brasília: Senado Federal, 2002.

CARDOSO, Alírio; CHAMBOULEYRON, Rafael Ivan. *Fronteiras da cristandade: relatos jesuíticos no Maranhão e Grão-Pará (século XVII).* In.: Mary del Priore e Flávio dos Santos Gomes. (Org.). **Os Senhores dos Rios**: Amazônia, Margens e Histórias. 1 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

CARNEY, Judith. *'With Grains in Her Hair': Rice in Colonial Brazil*. In **Slavery and Abolition**, Vol. 25, No. 1, April 2004, pp. 1-27.

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

COSTA E SILVA, Alberto. **A enxada e a lança**: A África antes dos portugueses. RJ: Nova Fronteira, 2006.

_____. **A Manilha e o Libambo** – A África e a escravidão de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

_____. **Francisco Felix de Souza, mercador de escravos.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

CURTO, José C. *Vinho versus Cachaça: A luta Luso-Brasileira pelo comércio do Álcool e de escravos em Luanda, 1648-1703.* In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

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

ELTIS, David; MORGAN, Phillip; RICHARDSON, David. Agency and Diaspora in Atlantic History: Reassessing the African Contribution to Rice Cultivation in the Americas. In.: **American Historical Review**. Vol. 112, Nº 5, Dez, 2007.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**. São Paulo: Globo, 1999.

FERRETTI, Sérgio Figueiredo de. *Andressa e Dudu: Os jejé e os nagô: apogeu e declínio de duas casas fundadoras do tambor de mina maranhense.* SILVA, Wagner Gonçalves da. **Caminhos da Alma: memória afro-brasileira.** São Paulo: Sumus/Selo negro, 2002.

FORTES, M.; EVANS-PRITCHARD, E. *Introducion*. In.: **African Political Systems.** Londres: International African institute/Oxford University Press, 1970.

FREDERIC, Mauro (org.). **O Império Luso-Brasileiro** (1620 - 1750). Lisboa: Estampa, 1991, vol VII

GILROY, Paul. **O Atlântico Negro**. São Paulo: Editora 34, 2001.

HALL, Gwendolyn Midlo. *Cruzando o Atlântico: etnias africanas nas Américas*. In.: **Topoi**. V. 6, nº 10, jan-jun 2005.

HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a StaTelless Society during the Slave Trade: The rise of Balanta Paddy-Rice production of in Guinea Bissau.* In **The Journal of the African History**, Vol. 42. N° 1, 2001, pp 1-24.

_____. **Planting Rice and Havertng Slaves** – Tranformations along the Guinea-Bissau coast, 1400-1900. Coleção História Social da África. Portsmouth: 2003.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções 1789-1848.** São Paulo: Paz e Terra, 2002.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOORNAERT, Eduardo. **História da Igreja no Brasil**: primeira época. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1992.

LIBERATO, Carlos Franco. *Bissau (1765 –1846): de factoría a enclave portugués*. In.: **Anais do X Congresso Internacional** – Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização. 2007.

LOPES, Carlos. **Kabunké**: Espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 1999.

_____. *O Kaabu e os seus vizinhos: uma leitura espacial e histórica explicativa de conflitos*. In. **Afro-Ásia**, 32, 2005, pp. 9-28.

MARK, Peter. "*Portuguese" architecture and luso-african identity in Senegambia and Guinea 1730-1890.* In: **History in Africa**, Vol. 23, 1996, pp. 179-196.

_____; HORTA, José da Silva. *"Disserão ao rei que nós os católicos... adoravamos em pedras e em paus": Catholics, Jews and Muslims in early 17th century Guiné*. In. MORGAN, Philip; KAGAN, R. (eds) **Atlantic Diasporas: Jews and Cripto-Jews in the age of Mercantilism, 1500-1800**. John Hopkins University Press.

MARQUES, César. **Dicionário Histórico e Geográfico do Maranhão**. Maranhão: FON FON, 1970.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico do Maranhão**. São Luís: Typographia do Farias, 1870.

MAXELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: paradoxo do iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MEIRELES, Mario. **História do Maranhão**. São Luís: Fundação Cultural do Maranhão, 1980.

MEIRELES, Mario. Negros no Maranhão. In. **Dez Estudos Históricos**. São Luis: Coleção Documentos Maranhenses, 1994.

MENDONÇA, Pollyanna Gouveia. **Sacrílegas Famílias:** Conjugalidades clericais no bispado do Maranhão no século XVIII. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal Fluminense, 2007.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Tempo dos flamengos**: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. Recife: Editora Massangana, 1987.

MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte** - Navegação Costeira Estimada e em Águas Restritas. Marinha do Brasil. Disponível em: http://www.mar.mil.br/dhn/bhm/ publicacao/catalogo/htm/sumario.htm. Acesso em: 21 jun. 2007.

MILLER, Joseph C. *A economia Política do Tráfico Angolano de escravos no século XVIII*. In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

MOTA, Antonia da Silva. *Família e Fortuna no Maranhão Setecentista*. In: COSTA, Wagner Cabral (org.) **História do Maranhão**: novos estudos.São Luís, EDUFMA, 2004.

_____. **Família e Patrimônio no Maranhão do século XVIII**. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal de Pernambuco – 2001.

NIANE, Djibril Tamsir. **Sundjata ou a Epopéia Mandinga**. Coleção Autores Africanos. São Paulo: Ática, 1982.

OBERMEIER, Fraz. *Documentos sobre a colônia francesa no Maranhão (1612-1615): as partes censuradas do livro de Yves d'Évreux* Suite de l'histoire. In: COSTA, Wagner Cabral (org.) **História do Maranhão**: novos estudos. São Luís, EDUFMA, 2004.

PANTOJA, Selma. *Três Leituras e Duas Cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos.* In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

PACHECO, Felipe Condurú. História Eclesiástica do Maranhão. Departamento de Cultura: São Luís, 1969.

PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do canbomblé**: história e ritual jeje na Bahia. São Paulo: Editora Unicamp, 2004.

PÉLISSIER, René. **História de Guiné:** portugueses e africanos na Senegâmbia (1841 - 1936). São Paulo: Ed. Estampa, 1997.

PIERONI, Geraldo. **Os excluídos do reino**. SP: Imprensa Oficial, 2000.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fim**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

RESTREPO, Luz Adriana Maya. *Demografia historica de la trata por cartagena 1533-1810*. In: **Geografia Humana de Colômbia – Los Afrocolombianos**. Tomo VI. Santafe de Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispanica.

RIBEIRO, Alexandre Viera Ribeiro. *O tráfico atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815).* In. **Estudos de História**, Franca (SP) v 9, n.2, pp. 11-34.

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

RIBEIRO JUNIOR, José. **Colonização e monopólio no nordeste brasileiro** – A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780). São Paulo: HUGITEG, 1976.

RODRIGUES, Jaime. *Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros*. In.: FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, Cativeiro e Liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

_____. **O infame comércio** – propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Unicamp, 2000.

SALVADOR, José Gonçalves de. **Os magnatas do tráfico negreiro** (séculos XVI e XVII). São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1981.

SHIKIDA, Cláudio D. **Companhias Privilegias de Comercio**: Um esboço inicial com ênfase em problemas de agência. Artigo 16 do IBMEC – Minas Gerais. Disponível em: http:// www.ceaee. ibmecmg.br/working.htm. Acesso em: 15 jun. 2007

SILVEIRA, Renato da. **O candomblé da Barroquinha:** processo de constituição do primeiro terreiro baiano de keto. Salvador: Maianga, 2005.

SOARES, Mariza. *A "nação" que se tem e a "terra" de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no império português, século XVIII*. In.: **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, nº 2, 2004.

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

_____. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. In.: **Tempo**. Vol. 3 – nº , Dezembro de 1998.

SOUZA, Marina de Mello e. **Reis Negros no Brasil Escravista** – História da Festa de Coroação de Rei Congo. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico – 1400-1800**.

Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

UGARTE, Auxiliomar Silva. *Margens Míticas: A Amazônia no imaginário europeu do século XVI*. In: PRIORE, Mary Del; GOMES, Flávio. **Os senhores dos rios** – Amazônia, Margens e Histórias. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003

VAINFAS, Ronaldo; SOUZA, Marina de Mello e. *Catolização e ressureição: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento Antoniano, século XV-XVIII.* In: BELLINI, Lígia; SOUZA, Everton Sales; SAMPAIO, Gabriela dos Reis. (orgs) **Formas de crer** – ensaios de história religiosa do mundo luso-afro-brasileiro, séculos XIV-XXI. Salvador: EDUFBA; Corrupio, 2006.

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

VIVEIROS, Jerônimo. **História do Comércio no Maranhão - 1612-1895**. v. 1. São Luís: Lithograf, 1992.

ABBEVILLE, Padre Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças**. São Paulo: Siciliano, 2002.

AMARAL, José Ribeiro de. **Ephemerides Maranhenses** (Datas e Factos Mais Notaveis da Historia do Maranhão) 1ª parte – Tempos Coloniaes (1499-1823). Maranhão: Typogravura Teixeira, 1923. Setor de Obras Raras da Biblioteca Publica Benedito Leite – Maranhão.

ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. *Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860*. In: **Dinero y negócios en la historia de América Latina**. Vervuert – Iberoamericana, 2000.

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

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. ***A* Ideologia da decadência**: leitura Antropológica a uma história da Agricultura no Maranhão. São Luís: FIPES, 1983

BARROSO JUNIOR, Reinaldo dos Santos. **Signos de Deus, Leitura dos Homens**. Sociedade Religiosa em meados do século XVIII em São Luís. Monografia de conclusão de curso em História: UFMA, 2005.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia das letras, 2001.

BETHELL, Leslie. **A abolição do comércio Brasileiro de escravos** – a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869. Brasília: Senado Federal, 2002.

CARDOSO, Alírio; CHAMBOULEYRON, Rafael Ivan. *Fronteiras da cristandade: relatos jesuíticos no Maranhão e Grão-Pará (século XVII).* In.: Mary del Priore e Flávio dos Santos Gomes. (Org.). **Os Senhores dos Rios**: Amazônia, Margens e Histórias. 1 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

CARNEY, Judith. *'With Grains in Her Hair': Rice in Colonial Brazil*. In **Slavery and Abolition**, Vol. 25, No. 1, April 2004, pp. 1-27.

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

COSTA E SILVA, Alberto de. **A Manilha e o Libambo** – A África e a escravidão de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

CURTO, José C. *Vinho versus Cachaça: A luta Luso-Brasileira pelo comércio do Álcool e de escravos em Luanda, 1648-1703.* In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

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

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**. São Paulo: Globo, 1999.

FORTES, M.; EVANS-PRITCHARD, E. *Introducion*. In.: **African Political Systems.** Londres: International African institute/Oxford University Press, 1970.

GILROY, Paul. **O Atlântico Negro**. São Paulo: Editora 34, 2001.

HAWTHORNE, Walter. *Nourishing a Stateless Society during the Slave Trade: The rise of Balanta Paddy-Rice production of in Guinea Bissau.* In **The Journal of the African History**, Vol. 42. N° 1, 2001, pp 1-24.

_____. **Planting Rice and Havertng Slaves** – Tranformations along the Guinea-Bissau coast, 1400-1900. Coleção História Social da África. Portsmouth: 2003.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções 1789-1848.** São Paulo: Paz e Terra, 2002.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOORNAERT, Eduardo. **História da Igreja no Brasil**: primeira época. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1992.

LIBERATO, Carlos Franco. *Bissau (1765 –1846): de factoría a enclave portugués*. In.: **Anais do X Congresso Internacional** – Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização. 2007.

LOPES, Carlos. **Kabunké**: Espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 1999.

MARK, Peter; HORTA, José da Silva. *"Disserão ao rei que nós os católicos... adoravamos em pedras e em paus": Catholics, Jews and Muslims in early 17th century Guiné*. In. MORGAN, Philip; KAGAN, R. (eds) **Atlantic Diasporas: Jews and Cripto-Jews in the age of Mercantilism, 1500-1800**. John Hopkins University Press.

MARQUES, César. **Dicionário Histórico e Geográfico do Maranhão**. Maranhão: FON FON, 1970.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico do Maranhão**. São Luís: Typographia do Farias, 1870.

MAXELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: paradoxo do iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista.** Dissertação de Mestrado: UNB, 2006.

MEIRELES, Mario. **História do Maranhão**. São Luís: Fundação Cultural do Maranhão, 1980.

MEIRELES, Mario. Negros no Maranhão. In. **Dez Estudos Históricos**. São Luis: Coleção Documentos Maranhenses, 1994.

MENDONÇA, Pollyanna Gouveia. **Sacrílegas Famílias:** Conjugalidades clericais no bispado do Maranhão no século XVIII. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal Fluminense, 2007.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Tempo dos flamengos**: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. Recife: Editora Massangana, 1987.

MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte** - Navegação Costeira Estimada e em Águas Restritas. Marinha do Brasil. Disponível em: http://www.mar.mil.br/dhn/bhm/ publicacao/catalogo/htm/sumario.htm. Acesso em: 21 jun. 2007.

MILLER, Joseph C. *A economia Política do Tráfico Angolano de escravos no século XVIII*. In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

MOTA, Antonia da Silva. *Família e Fortuna no Maranhão Setecentista*. In: COSTA, Wagner Cabral (org.) **História do Maranhão**: novos estudos.São Luís, EDUFMA, 2004.

_____. **Família e Patrimônio no Maranhão do século XVIII**. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal de Pernambuco – 2001.

NIANE, Djibril Tamsir. **Sundjata ou a Epopéia Mandinga**. Coleção Autores Africanos. São Paulo: Ática, 1982.

OBERMEIER, Fraz. *Documentos sobre a colônia francesa no Maranhão (1612-1615): as partes censuradas do livro de Yves d'Évreux* Suite de l'histoire. In: COSTA, Wagner Cabral (org.) **História do Maranhão**: novos estudos. São Luís, EDUFMA, 2004.

OLIVEIRA, Maria Itzês Côrtes de. *Quem eram os "negros da guine? A origem dos africanos na Bahia***.** In.: **Afro-Ásia,** Nº 19/20. 1997.

PANTOJA, Selma. *Três Leituras e Duas Cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos setecentos.* In. PANTOJA, Selma. SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) **Angola e Brasil:** nas rotas do Atlântico Sul. São Paulo: Bertand Brasil, 2002.

PACHECO, Felipe Condurú. História Eclesiástica do Maranhão. Departamento de Cultura: São Luís, 1969.

PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do canbomblé**: história e ritual jeje na Bahia. São Paulo: Editora Unicamp, 2004.

PÉLISSIER, René. **História de Guiné:** portugueses e africanos na Senegâmbia (1841 - 1936). São Paulo: Ed. Estampa, 1997.

PIERONI, Geraldo. **Os excluídos do reino**. SP: Imprensa Oficial, 2000.

RESTREPO, Luz Adriana Maya. *Demografia historica de la trata por cartagena 1533-1810*. In: **Geografia Humana de Colômbia – Los Afrocolombianos**. Tomo VI. Santafe de Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispanica.

RIBEIRO, Alexandre Viera Ribeiro. *O tráfico atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815).* In. **Estudos de História**, Franca (SP) v 9, n.2, pp. 11-34.

RIBEIRO JUNIOR, José. **Colonização e monopólio no nordeste brasileiro** – A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780). São Paulo: HUGITEG, 1976.

RODRIGUES, Jaime. *Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros*. In.: FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, Cativeiro e Liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

_____. **O infame comércio** – propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Unicamp, 2000.

SALVADOR, José Gonçalves de. **Os magnatas do tráfico negreiro** (séculos XVI e XVII). São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1981.

SHIKIDA, Cláudio D. **Companhias Privilegias de Comercio**: Um esboço inicial com ênfase em problemas de agência. Artigo 16 do IBMEC – Minas Gerais. Disponível em: http:// www.ceaee. ibmecmg.br/working.htm. Acesso em: 15 jun. 2007

SILVEIRA, Renato da. **O candomblé da Barroquinha:** processo de constituição do primeiro terreiro baiano de keto. Salvador: Maianga, 2005.

SOARES, Mariza. *A "nação" que se tem e a "terra" de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no império português, século XVIII*. In.: **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, nº 2, 2004.

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

_____. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. In.: **Tempo**. Vol. 3 – nº , Dezembro de 1998.

SOUZA, Marina de Mello e. **Reis Negros no Brasil Escravista** – História da Festa de Coroação

de Rei Congo. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

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

UGARTE, Auxiliomar Silva. *Margens Míticas: A Amazônia no imaginário europeu do século XVI*. In: PRIORE, Mary Del; GOMES, Flávio. **Os senhores dos rios** – Amazônia, Margens e Histórias. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003

VAINFAS, Ronaldo; SOUZA, Marina de Melo e. *Catolização e ressurreição: o reino do Congo da conversão coroada ao movimento antoniano, séculos XV-XVIII*. In. **Formas de Crer** – Ensaios de história religiosa do mundo luso-afro-brasileiro, séculos XIV-XXI. Salvador: EDUFBA, 2006

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

VIVEIROS, Jerônimo. **História do Comércio no Maranhão - 1612-1895**. v. 1. São Luís: Lithograf, 1992.