



AS CONEXÕES DO MARANHÃO COM A ÁFRICA NO TRÁFICO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII.

Marinelma Costa Meireles
Mestre em História pela Universidade de Brasília (UnB)
marinelmameireles@hotmail.com

RESUMO

Este artigo aborda as conexões do Maranhão com a África na segunda metade do século XVIII, quando da implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, e esse empreendimento comercial obteve o monopólio do comércio de escravos africanos para a região maranhense.

Palavras-chave: escravidão, tráfico de escravos, Maranhão, África.

SUMMARY

This article approaches the connections of the Maranhão with Africa in the second half of century XVIII, when of the implantation of the General Company of Grão-Pará and Maranhão, and this commercial enterprise got the monopoly of the commerce of African slaves for the maranhense region.

Keywords: slavery, slave trade, Maranhão, Africa.

O Brasil recebeu um grande contingente de africanos durante o período de vigência do tráfico de escravos, entre os séculos de XVI e XIX. Em diversos momentos, pesquisadores de várias formações fizeram levantamentos para mapear os números do tráfico, todavia, alcançar tal volume tem se mostrado tarefa complicada, contudo as projeções indicam que entre 6 milhões de cativos desembarcaram nos portos brasileiros.¹

Contudo, a escravidão não é uma invenção moderna. Esse fenômeno esteve presente em muitos lugares, da antiguidade clássica a épocas muito recentes. A África esteve intimamente relacionada a esta história como fonte principal ou como uma das regiões onde a escravidão era comum (LOVEJOY, 2002, p. 29).

Desse modo, esclarece Pantoja (2000, p. 23):

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

Em relação ao Brasil, o cenário da escravidão africana é montado inicialmente com a cana-de-açúcar das regiões de Pernambuco, da Bahia e do Rio de Janeiro que obrigou a importação de escravos nos séculos XVI e XVII, enquanto o ouro gerou um aumento da demanda no século XVIII (MATTOSO, 1982, p. 22). Assim, durante o lucrativo ciclo açucareiro do Nordeste os portos de Salvador e do Recife desempenharam papel fundamental nas conexões do Brasil com a África. E mesmo considerando outras atividades no Brasil português, o açúcar, o engenho e a escravidão desempenharam funções cruciais na definição e conformação da sociedade brasileira (SCHWARTZ, 1995, p. 205).

¹ Sobre estudos que trazem informações acerca do volume do tráfico de escravos para o Brasil há uma vasta produção. Cabe aqui referência a alguns autores: Cf: CALMON, Pedro. **História do Brasil**. São Paulo, 1939; CALÓGERAS, João Pandiá. **Formação Histórica do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Cia Ed Nacional, 1935; RAMOS, Artur. **As Culturas Negras do Novo Mundo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937; SIMONSEN, Roberto Cochrane. **História Econômica do Brasil, 1500/1820**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1937. TAUNAY, Afonso d'Escragnoille. **Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil**. São Paulo, 1941.; CURTIN, Philip D. **Atlantic Slave Trade: A Census (the)**. Madison: Univ Wisconsin Press, 1969; GOULART, Maurício. **A Escravidão Africana no Brasil – Das Origens à Extinção do Tráfico**. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975; PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. [1ª ed. 1942] São Paulo: Brasiliense, 1977. CONRAD, Robert Edgar. **Tumbeiros. O Tráfico de Escravos para o Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985; FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX**. São Paulo: Cia. das Letras, 1997, entre outros.

Entretanto, outros portos que não estiveram diretamente associados, a priori, a esses dois ciclos de desenvolvimento da economia colonial merecem destaque: o de Belém e o de São Luís. Esse dois portos aparecem mais nitidamente no cenário colonial a partir da segunda metade do século XVIII, período no qual foram conectados às rotas comerciais do Atlântico por meio da ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Deve-se ressaltar, no entanto, que a escravidão africana é notada na região maranhense desde a segunda metade do século XVII, tanto o é que o cargo de Juiz da Saúde existia em São Luís desde 1655 com atribuição de visitar os navios que chegavam com negros, o que sugere que a região já recebia mão-de-obra africana antes da atuação da referida Companhia (MEIRELES, 1983, p. 21).

A introdução regular de cativos no estado do Grão-Pará e Maranhão foi disciplinada pelo alvará régio de 7 de junho de 1755² que oficializou o exercício comercial da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e assegurou o monopólio do tráfico de escravos africanos para o referido estado, bem como a venda desses cativos aos moradores sequiosos por braços para a labuta no campo e na cidade. Por meio do monopólio do comércio de escravos atribuído à dita Companhia, duas regiões africanas fizeram conexão com o Maranhão: a Costa da Guiné, através dos portos de Bissau e Cachéu; e Angola (DIAS, 1970, p. 470-471).

Ao tratar do tráfico de escravos e das procedências africanas no Maranhão setecentista na minha pesquisa de mestrado, fiz um levantamento da entrada de cativos africanos na região por meio de ‘registros de viagens’ e das ‘visitas da saúde’ às embarcações negreiras, entre os anos de 1779 a 1799.³ Foi possível compilar 203 viagens negreiras para o Maranhão, sendo que 131 desses registros são de tumbeiros vindos da África e 72 são daqueles vindos de portos brasileiros, o que permitiu montar um quadro geral do comércio de cativos para essa área. Mas neste ensaio, trato somente do tráfico de escravos com a África.

As viagens negreiras para o Maranhão apontam a saída de mancípios de sete localidades africanas. De Bissau partiu a maior quantidade de embarcações para cá, perfazendo um total de

² Para saber mais sobre estrutura, funcionamento e atribuições da Companhia do Grão-Pará e Maranhão conferir: Alvará da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. In: : Legislação Portuguesa de 1750 a 1780. Tipografia Maignrense, 1830.

³ As fontes aqui denominadas “registros de viagens” são formadas por vários documentos, entre os quais correspondências entre as autoridades administrativas do Maranhão e às do reino (cartas, ofícios, mapas da escravatura) e fazem parte dos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) disponibilizados on line pelo Projeto Resgate. A essas fontes somam-se os registros do Livro do Termo de visitas da saúde (LTV) às embarcações do senado da Câmara de São Luís.

61 viagens. O porto de Bissau funcionou como importante elo do tráfico de escravos na África Ocidental, situado no fundo de estratégica enseada compreendida entre a Ponta de Bandim e o extremo leste da Ilha de Bissau (DIAS, 1970, p. 471).

O embarcadouro de Cachéu figurava também como importante ponto de ligação do comércio de escravos na parte ocidental do continente africano. No tráfico de escravos para o Maranhão, Cachéu aparece como o segundo porto mais importante, presente em 39 viagens compiladas.

O quadro maranhense no comércio negreiro tem ainda a representatividade de Angola com 9 viagens. Essa região dispunha de três importantes portos que faziam a conexão da África Central no tráfico de escravos: Luanda, Benguela e Cabinda. Sobre o papel desses embarcadouros no comércio de cativo é importante ressaltar:

Se a princípio Luanda tinha a primazia como fonte abastecedora, o posto foi ocupado por Benguela no início do século XIX. Cabinda, o terceiro porto em importância na região, manteve-se como área de comércio livre até o fim do século XVIII: era lá que se abasteciam não só franceses, ingleses e holandeses, mas também traficantes portugueses que desejavam escapar dos regulamentos vigentes em portos angolanos situados mais ao sul. Apesar do aumento relativo de Benguela e Cabinda, Luanda manteve exportações estáveis ao longo do século XVIII (RODRIGUES, 2005, p. 30).

Estudos apontam Angola como a principal fornecedora de escravos para os mercados brasileiros no século XVIII, algo em torno de 70% dos cativos trazidos para o Brasil (CURTIN, 1969; FLORENTINO, 1997). A região da África Central foi durante os séculos XVII-XVIII a maior exportadora de escravos para as Américas, cabendo a primazia desse comércio à região litorânea de Loango, Cabinda e Luanda (PANTOJA, 2000, p. 130).

Entretanto, os registros de viagens para o Maranhão não indicaram o predomínio dessa área. Das 131 viagens coligidas (1779-1799), em apenas 10 pôde-se notar a presença da África Central (Ocidental), sendo 9 de Angola e 1 de Benguela. Deve-se atentar, porém, que a pequena participação dessa região africana no comércio de cativos para cá pode ser em função dos registros que não informam a procedência dos tumbeiros, assim também como à fragmentação das fontes.

Completando o demonstrativo do comércio escravo para as terras maranhenses, têm-se ainda os tumbeiros vindos da Costa da Mina, que somam 3 viagens, e àqueles vindos de Benguela, de Malagueta e de Moçambique com apenas 1 registro para cada uma dessas regiões.

E há 16 registros que não indicam a origem das embarcações, e as referências são feitas à África como fornecedora de cativos.

A denominação Costa da Mina está relacionada à feitoria portuguesa do Castelo de São Jorge da Mina, na África Ocidental, edificada no século XV para proteger a região de outras nações européias, com a Espanha, por exemplo, na disputa pelo comércio de ouro e de escravos (SOARES, 2000, p. 46-52). Essa designação parece ter sido usada apenas pelo comércio de escravos, não tendo entrado para a geografia. No entanto, foi uma região que teve grande influência no desenvolvimento do comércio de escravos no século XVIII (SANTOS, 2000, p. 222).

Já Benguela fica localizada na África Central, cujo porto, de mesmo nome, foi considerado o mais promissor da África portuguesa em fins do século XVIII (RODRIGUES, 2005, p. 30). Enquanto a região chamada pelos portugueses de Costa da Malagueta ou da Pimenta encontra-se na África Ocidental, é assim denominada em razão da abundância de pimenta; refere-se à área que abrange o leste de Serra Leoa à atual Libéria. A ligação desse embarcadouro com o Maranhão aparece na viagem da chalupa Nossa Senhora do Carmo que saiu de Malagueta com 40 escravos e atracou no porto de São Luís no ano de 178 (AHU: Cx. 70; Doc. 6112; Doc. 6115).

A presença portuguesa em Moçambique data do final do século XV. Localizada na África Oriental, essa área funcionou como entreposto comercial na passagem de embarcações rumo ao Oriente. No comércio de escravos para o Maranhão, a participação dessa região é bastante pequena, aparecendo somente no final do século XVIII, com apenas uma viagem feita pelo o navio São José dos Navegantes, vindo de Moçambique com 371 escravos para o Maranhão (AHU: Cx. 97: Doc. 7887).

Esse pequeno índice da África Oriental no tráfico para o Maranhão corrobora os dados apresentados por Manolo Florentino para o comércio de escravos entre essa área e o Rio de Janeiro. Dessa região, afirma esse autor, somente a Ilha de Moçambique exportava cativos para o porto carioca, atingindo, no entanto, apenas 4% das entradas, entre os anos 1795 e 1811. Depois desse período, a África Oriental, beneficiada pela abertura dos portos, se consolidou como grande fonte abastecedora do porto do Rio, com destaque para Moçambique, assim como o porto de Quilimane. (FLORENTINO, 1997, p. 80-81).

Segundo Charles Boxer (2002, p. 205), entre 1757 e 1777 foram importados 25.365 negros para o Pará e o Maranhão, provenientes dos portos da África Ocidental, principalmente de

Cachéu e Bissau, na Guiné portuguesa, locais até então com importância relativa no comércio escravista transatlântico (SCHWARTZ & LOCKHART, 2002, p. 447). Antônio Carreira em seu estudo sobre as Companhias Pombalinas afirma que, de 1756 a 1788, foram comprados, pela Companhia, um total de 31.317 escravos sendo que desse conjunto, cerca de 12.000 teriam entrado no Maranhão (1982: 86). Para Cunha Saraiva, 30.540 escravos desembarcaram no Grão-Pará e Maranhão (apud CARREIRA, 1982, p. 51). Manuel Nunes Dias (1970, p. 465) diz que os navios da empresa pombalina transportaram, pelo menos, de Bissau, de Cachéu e de Angola para o Grão-Pará e Maranhão uma quantia de escravos superior a 25.365, entre 1757 a 1777, mesmo quantitativo apresentado por Boxer, conforme demonstrado acima.

Para essa capitania, diz Assunção (1996, p. 434):

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

Por essas informações, nota-se que os números informados por Boxer, por Cunha Saraiva e por Dias fazem alusão ao contingente de africanos introduzido no estado do Grão-Pará e Maranhão, e que apenas Carreira e Assunção mostram números para a capitania maranhense e não para o referido estado como um todo.

Diante disso é importante destacar que embora tais dados sejam referentes às atividades da Companhia no tráfico de escravos, os estudos de Boxer, de Dias e de Cunha Saraiva apresentam o volume do comércio apenas para o período em que a Companhia atuava em regime de monopólio, ou seja, até 1778; e que os números são mostrados na totalidade para o estado do Grão-Pará e Maranhão. Assim, somente àqueles mostrados por Assunção e Carreira são representativos do contingente de cativos que deu entrada na capitania do Maranhão, o que permitiu compará-los aos que reuni. Esses dois autores, contudo, mostram os números do tráfico de escravos até os anos de 1777 e 1788, respectivamente.

Nas fontes analisadas aqui, a primeira referência à entrada de escravos no Maranhão data de 1779, quando 57 cativos, saídos de Bissau, são trazidos na corveta Nossa Senhora da Penha e Indústria para a região (LTV, fl.1). Nesse ano, consoante Dias, já estava encerrada a atuação da Companhia (1970, *passim*). Entretanto, pelo argumento de Carreira (1982) a empresa pombalina

teria exercido suas atividades até 1788, atuando, todavia, no regime de comércio livre. A assertiva de Carreira parece-me pertinente e pode ser corroborada pelo registro de entrada da galera Nossa Senhora de Nazaré e Santana no Maranhão, em 1783, com 226 escravos pertencentes à Companhia (AHU: Cx 61; Doc. 5562).

Por meio dos registros de viagens negreiras foi possível saber que 23.954 escravos vindos, principalmente, de Bissau, Cachéu e Angola entraram no porto de São Luís, entre 1779 e 1799. Em termos percentuais, essas regiões representaram, respectivamente: 43,65%, 30,05% e 14,10% do total de cativos transportados para a capitania maranhense. Enquanto Moçambique, Benguela, Costa da Mina e Malagueta contribuíram com um percentual de 3,37% desse contingente; os registros de viagens que trazem a África como região de origem atingiram 8,83% dos dados compilados.

Tais percentuais evidenciam que a África Ocidental teve grande representatividade na população escrava do Maranhão, chegando a quase 80% dos cativos da capitania. No século XIX, no entanto, teria sido do Sul da África a mais expressiva quantidade de mão-de-obra servil trazida para essas terras, segundo Figueiredo, representando 54,23% do total de mancípios desembarcados (FIGUEIREDO, 2003, p. 39-40).

As fontes analisadas misturam referências sobre portos e grupos étnicos, assim como também não guardam padronização entre si, talvez em razão de atenderem aos interesses comerciais, sendo, desse modo, representativos dos números desse negócio. Assim é que nos 'registros de viagens' as informações são voltadas para a quantidade de cativos ou para o preço de cada 'peça', a quem eram destinados, trazendo ou não a região de origem desses tumbeiros. Essas fontes que não especificam a procedência das embarcações registram a entrada de 2.116 cativos no porto de São Luís, equivalente a 8,83% das viagens arroladas neste estudo.

Nos 'registros de visita da saúde' são as possíveis moléstias trazidas pelos africanos, as perdas ocorridas na travessia, o total de cativos a bordo, algumas informações sobre os negreiros que ficaram evidenciadas, em razão, logicamente, da natureza dessas fontes.

A respeito da mortalidade dos cativos na travessia, os dados são interessantes, pois, proporcionalmente, morreram muito mais escravos vindos do tráfico interno que do transatlântico, ainda que a diferença seja mínima. Dos cativos vindos da África, o percentual de perda foi de 0,69%, enquanto que no tráfico interno o percentual chegou a 2,8%. De qualquer modo, o que me parece mais significativo nesses indicadores é que comparando tais índices de

mortalidade àqueles mostrados para o Brasil nas viagens atlânticas, entre 5 e 10%, no século XVIII (MATTOSO, 1982, p. 51) os números encontrados para o Maranhão estão abaixo dessa projeção.

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

As mortes também eram comuns nas marchas para os pontos de embarque. Como as jornadas variavam consideravelmente e o número de mortes aumentava com a distância, uma estimativa de 10 por cento é inteiramente hipotética, embora o estudo das perdas no mar dê apoio a esta suposição (LOVEJOY, 2002, p. 110).

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

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

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

Ainda que os escravos mais fortes fossem comprados, as mortes a bordo dos navios que podem ser atribuídas a doenças adquiridas em terra constituíam uma proporção significativa do total de falecimentos – talvez uma proporção esmagadora (LOVEJOY, 2002, p. 111).

Posto isso, há que se relativizar o baixo índice de mortalidade escrava encontrado para o Maranhão, uma vez que as perdas poderiam ocorrer em terra durante o percurso até o porto, enquanto era esperado o embarque ou mesmo depois de desembarcada a escravaria, o que pode mascarar os números de perdas registrados nas fontes analisadas.

Por outro lado, pode-se cogitar a relação entre o baixo índice de mortes na travessia aos tipos de embarcação utilizados no transporte dos cativos e às novas tecnologias, posto que quando a região maranhense começa a ser abastecida, regularmente, de mão-de-obra escrava, mudanças significativas no transporte de escravos já tinham acontecido, o que possibilita outro viés para tentar compreender os baixos índices de mortalidade no ‘tráfico maranhense’.

Nesse sentido, o argumento de Miller, para a queda nas taxas de mortalidade no tráfico para o Rio de Janeiro, parece bastante coerente e pode ajudar a compreender os baixos percentuais mostrados para o Maranhão:

As diminuições significativas nas taxas de mortalidade escrava entre Luanda e Rio de Janeiro (de 25 a 30% no início do século [XVIII] para 10% no final do mesmo século e 5% nas primeiras décadas do século XIX), em função principalmente das novas tecnologias marítimas que diminuíram o tempo das viagens. Somam-se a isso práticas higiênicas simples, como a lavagem dos porões com vinagre e melhoria da ventilação (apud RODRIGUES, 2005, p. 96).

No entanto, Rodrigues (2005, p. 156) esclarece que a influência das modificações nos negreiros sobre a taxa de mortalidade não aparece com o mesmo peso na historiografia. Para Curtin, por exemplo, diz esse autor, a queda nas mortes advém da melhoria aparente das condições de saúde dos escravos em trânsito; Já Eltis atribui a diminuição das perdas à relação na mudança dos desenhos dos navios e na navegação, resultando, dessa forma, na redução das viagens, enquanto Klein sugere que os fatores que determinaram a diminuição da mortalidade estão relacionados às transações mais rápidas na África, ao início da inoculação e outras medidas de saúde e à modernização nos navios (apud RODRIGUES, 2005, p. 156).

Nesse contexto, Rodrigues (2005, p. 155-156) adverte:

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

Os escravos trazidos para o Maranhão viajaram em negreiros variados. Corvetas, galeras, navios, bargantins sumacas, escunas, chalupas, patachos e charruas foram, nessa ordem, as embarcações que transportaram cativos para essa localidade. A variedade de tumbeiros confirma uma tendência presente no tráfico de escravos para o Brasil, relacionada aos diversos tipos,

tamanhos, medidas e formatos de embarcações empregadas na travessia negreira, entre o fim do século XVIII e início do XIX (RODRIGUES, 2005, p. 107).

Pela quantidade de escravos transportados estima-se que os maiores negreiros utilizados na travessia para cá foram corveta, galera e navio, comportando, respectivamente, 791, 465 e 371 escravos (AHU – Cx. 77, Doc. 6567; Cx. 73, Doc. 6288; 6292; Cx. 97, Doc. 7887). Entretanto, o que poderia ser elucidativo traz outras implicações, visto que se adotado esse mesmo raciocínio para aferir o porte das embarcações menores, teríamos então além de escuna, chalupa e sumaca com pequena quantidade de escravos, a corveta São Pedro e São Paulo, a galera Infanta Carlota e o Navio Nossa Senhora dos Prazeres e Providência representando embarcações de pequeno porte porque transportaram 55, 14 e 36 cativos, respectivamente. Poderiam ser tais números representativos da capacidade mínima dos tumbeiros, se na lógica do tráfico, os comerciantes não tivessem interesse em alojar o maior número possível de escravos nos navios, o que contribuía muito para tornar a viagem desconfortável e perigosa (THORNTON, 2004, p. 219).

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

Mesmo nas embarcações de pequenos portes os comandantes insistiam em desrespeitar as leis de arqueação e transportavam um número elevado de escravos, que faziam a travessia em péssimas acomodações e com pouca comida e água. Até o final do século XVIII, os tumbeiros eram, em geral, caravelas com menos de duzentas toneladas e cargas de seiscentos escravos, em média (RODRIGUES, 2005, p. 145).

Ademais, é pouco provável que uma embarcação atravessasse o Atlântico transportando apenas 14 ou 36 escravos, como consta nos registros da galera Infanta Carlota (AHU: Cx. 73; Doc. 6288; Doc. 6292) e do navio Nossa Senhora dos Prazeres e Providência (AHU: Cx. 61; Doc. 5562), vindos, respectivamente, de Bissau e da África para o Maranhão,⁴ dados os interesses envolvidos, assim como os custos das viagens. E mesmo que se quisesse atribuir a pequena quantidade de cativos transportados à mortalidade na passagem, não seria possível, visto que além de as perdas se mostrarem reduzidas para essa região, no caso específico das três viagens não foram registradas perdas.

⁴ Nesse documento a referência sobre a região fornecedora de mão de obra cativa é feita somente à África, não há detalhamento de qual região da África seria.

Pode-se cogitar a existência de erros na escritura dos registros, o mais provável, porém, é que essas embarcações deixaram parte da escravaria em outras áreas do Brasil, posto que além do Pará e do Maranhão, também a Bahia e o Rio de Janeiro receberam escravos transportados pelos navios da Companhia, no entanto, não se sabe como funcionavam os mecanismos do tráfico para tais regiões por meio da referida Companhia (DIAS, 1970, P. 497).

Talvez a explicação mais plausível esteja na dificuldade de definir os tipos de embarcações empregados no transporte de mancípios, pois os critérios variados davam margem à confusão. Assim, feita pelo tamanho e aparelho ou pela tonelagem havia sempre espaço para controvérsia sobre a tipologia. Até mesmo os apreensores eram assolados pela dúvida quando precisavam classificar suas presas. Manuel Francisco da Costa Pereira, comandante do brigue de guerra Dois de Março, por exemplo, não tinha certeza de haver apreendido um brigue ou um bergantim ao capturar o Aventura na Ilha de São Sebastião em junho de 1835 (RODRIGUES, 2005, p. 146).

Todavia, no tráfico de escravos para o Maranhão, a quantidade de cativos nos negreiros variou bastante, assim tanto em sumacas, bergantins ou chalupas os números flutuaram de um extremo a outro, o que atrapalha qualquer tentativa de classificar o porte dos negreiros pelo critério da quantidade de mancípios transportados, ainda que os próprios documentos tragam a denominação dessas embarcações.

De acordo com Dias (1970, p. 303) as naus, as galeras, as sumacas e as corvetas eram os navios de maior tonelagem e resistência que a Companhia dispunha, e por essa razão realizavam as rotas consideradas mais complicadas e perigosas: de Lisboa, de Cachéu, de Bissau, das ilhas de Cabo Verde e de Angola para os portos de Belém e de São Luís.

Para o transporte de cabotagem eram utilizadas as embarcações de menor capacidade, representadas pelas chalupas que conduziam carnes da Paraíba para o estado do Grão-Pará e Maranhão, e pelos lambotes, iates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis (DIAS, 1970, p. 303-304).

Em relação à composição sexual da escravatura a historiografia tem mostrado que os tumbeiros embarcaram sempre maior número de homens que de mulheres. Para o Brasil, os estudos apontam a proporção correspondente de 2 para 1 (MATTOSO, 1982, p. 50).

A despeito de não ter condições de mostrar essa representatividade no tráfico para o Maranhão em função de não ser comum a ocorrência de informações acerca do sexo dos

escravos, pude, contudo, encontrar em apenas quatro registros a presença feminina nos negreiros. No comboio formado por seis embarcações, galera Ninfa do Mar, galera Ligeira, Bargantim Piedade, Bargantim Esperança e Escuna São José Feliz, que partiu do porto de Bissau em novembro de 1799, havia 170 mulheres, 116 moleques e 74 molecas, além de 585 homens (AHU: Cx. 107; Doc. 8479). Nesse registro é significativa também a presença de crianças e/ou adolescentes, pois é feita menção aos moleques, do sexo feminino e masculino, na embarcação.

Na corveta Belém, saída de Cachéu em fevereiro de 1785 que trouxe 190 escravos, entre os quais 66 mulheres. Assim como na galera Nossa Senhora de Nazaré partiu do porto de Bissau, em março desse mesmo ano, com 226 cativos, dentre os quais 83 escravas. E na galera Santa Rita, que partiu de Angola em setembro de 1785 e aportou em São Luís com 484 cativos, tendo 244 mulheres nesse montante (AHU: Cx. 67; Doc. 5840).

No contingente de cativos transportados pela galera Santa Rita um dado merece destaque: a presença feminina é superior à masculina no montante dos cativos transportados, o que difere do padrão comumente encontrado nos documentos, pois a preferência por homens nos escravos transportado para o Brasil tem sido amplamente justificada pela necessidade de braços aptos para os trabalhos nas plantações, porque

nos mercados de escravos os grandes plantadores adquiriam principalmente homens adultos, considerados mais adequados ao desempenho das árduas tarefas das grandes propriedades agrícolas e prontos para a imediata integração ao processo produtivo. Dessa preferência resultavam plantéis constituídos majoritariamente por escravos do século masculino – com uma média de dois homens para cada mulher – e por altos percentuais de pessoas entre 15 e 40 anos (mais ou menos 60%) (MACHADO; ENGEMAN e FLORENTINO, 2003, p. 167).

Além da preferência dos senhores por mão-de-obra masculina, Schwartz acrescenta que no Brasil dava-se pouca importância à capacidade reprodutiva das mulheres, além de enfatizar que os fornecedores africanos mostravam-se menos dispostos a colocar mulheres e crianças à disposição dos europeus (SCHWARTZ, 1995, p. 286).

As diminutas presenças feminina e infantil nos cativos trazidos para a América, apontadas por Schwartz, podem ser relacionadas ainda à estrutura interna da África, onde era comum a venda de mulheres para os próprios africanos ou para o tráfico com o Oriente, pois a mulher era mais valorizada, nos padrões orientais e africanos, pela sua possibilidade de procriação, o que diminuía a oferta para outros mercados (FARIA, 1998, p. 295).

Mas não é difícil concluir que o número de mulheres no comércio escravo para o Maranhão foi bem maior do que o encontrado nas fontes, porém, a representatividade do contingente feminino na escravaria ficou encoberto no volume total do tráfico, quando a atenção esteve voltada para a contagem das ‘peças’ e não para especificar a composição sexual dos cativos.

Por fim, cumpre mencionar que o ‘novo mundo’ que emergiu na época moderna como resultado do processo de navegação que desbravou as rotas marítimas é, antes de tudo, fruto de experiências compartilhadas pelas sociedades que se relacionaram no Atlântico e para além dele. Arelada a essas interações humanas e materiais, a capitania do Maranhão, ao norte do Brasil, vivenciou significativas mudanças com a implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII.

A esse empreendimento comercial coube o monopólio oficial do comércio de escravos para a região. Em conseqüência, os milhares de africanos trazidos como mão-de-obra cativa para os trabalhos do campo e da cidade alteraram completamente a composição étnica da capitania maranhense e já no final do século XVIII quase 65% de seus 79.000 habitantes eram negros ou mulatos e 46% eram escravos (SCHWARTZ; LOCKHART, 2002, p. 447).

Houve, assim, um fluxo intenso de embarcações na rota do Maranhão não só trazendo escravos para a região, mas levando, na torna-viagem, produtos rentáveis para o reino, tais como arroz, algodão, atoados, gengibre, couros, tabaco, café, anil, cera, madeira de lei e etc. E a rota do tráfico de escravos estabeleceu a ligação dessa capitania com o continente africano através dos embarcadouros de Bissau, de Cachéu, da Costa da Mina, de Malagueta, de Angola, de Benguela e de Moçambique, evidenciando a representatividade da África Ocidental, da África Central e também da África Oriental no comércio de almas para a região maranhense. Entre os anos de 1779 e 1799, ou seja, em vinte anos, 131 viagens foram feitas à África com a finalidade de buscar escravos e introduzi-los na terras do Maranhão para trabalhos variados no campo e na cidade.

Referências

Fontes primárias

- Impressas:

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

- Manuscritas:

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

SENADO DA CÂMARA. Livro de Termo de Visita (LTV). Secretaria de Cultura do Maranhão (1779-1795).

Bibliografia

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

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

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

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

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

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

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

DIAS, MANUEL N. **Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. 1755-1778.** Belém: Universidade Federal do Pará, 1970.

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

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

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

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

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

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

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

OLIVEIRA, Maria Inês C. de. “Quem eram os “negros da Guiné”? A origem dos Africanos na Bahia”. **Afro-Ásia**, 19/20 (1997).

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

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

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

RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, Marinheiros e Intermediários do Tráfico Negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860).** São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

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

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

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 286.

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

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

SOARES, Mariza de C. **Devotos da Cor. Identidade Étnica, Religiosidade e Escravidão no Rio de Janeiro – Século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

TAUNAY, Afonso d'Escragnolle. **Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil**. São Paulo, 1941.

THORNTON, John. **A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico (1400-1800)**. Rio de Janeiro: Elsevier / Editora Campus, 2004.