



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS PROGRAMA DE PÓS-  
GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

**CRISTIANE PINHEIRO SANTOS JACINTO**

**COMERCIANDO GENTE:  
o tráfico de escravizados no Maranhão (1801-1850)**

**Belém  
2021**

**CRISTIANE PINHEIRO SANTOS JACINTO**

**COMERCIANDO GENTE:  
o tráfico de escravizados no Maranhão (1801-1850)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará (UFPA) para obtenção do título de Doutora em História, sob a orientação do Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto.

**Belém  
2021**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD  
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará  
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

J12c Jacinto, Cristiane Pinheiro Santos.  
Comerciado gente : o tráfico de escravizados no Maranhão  
(1801-1850) / Cristiane Pinheiro Santos Jacinto. — 2021.  
251 f. : il.

Orientador(a): Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto  
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de  
Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em  
História, Belém, 2021.

1.Escavidão. 2. Tráfico. 3. Maranhão. 4. Escravizados. 5.  
Século XIX. I. Título.

**CRISTIANE PINHEIRO SANTOS JACINTO**

**COMERCIANDO GENTE:  
o tráfico de escravizados no Maranhão (1801-1850)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará (UFPA) para obtenção do título de Doutora em História sob a orientação do Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto.

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/2021

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto** (Orientador)  
Universidade Federal do Pará

---

**Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Regina Helena Martins de Faria** (Membro Externo)  
Universidade Federal do Maranhão

---

**Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Marinelma Costa Meireles** (Membro Externo)  
Instituto Federal do Maranhão

---

**Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Magda Maria de Oliveira Ricci** (Membro Interno)  
Universidade Federal do Pará

---

**Prof. Dr. José Alves de Souza Júnior** (Membro Interno)  
Universidade Federal do Pará

A Benjamin, amor que impulsiona minha vida, meu sol, meu girassol!

A Iuri Ramos, amigo-amado, cuja força, resistência e delicadeza me faz ver a pequenez dos meus problemas e desafios!

## AGRADECIMENTOS

Mais do que um esforço intelectual, concluir esta tese exigiu forças para navegar em um mar de incertezas. De 2016, quando iniciei o doutorado, até aqui, percorri um caminho tortuoso, não apenas em decorrência dos desafios para produzir um trabalho dessa natureza, mas também em virtude de um contexto social e político que, em muitos momentos, me fez sentir, como se meu mundo e minhas certezas estivessem se desintegrando diante dos meus olhos.

Tivemos um golpe político, retrocessos sociais, econômicos e culturais, ataques aos serviços públicos, aos professores, às Universidades e, para coroar, uma pandemia que aterrorizou/terroriza o mundo. Somaram-se a tudo isso, as dificuldades para conciliar a produção acadêmica à maternidade e as responsabilidades de uma chefe de família.

Não foram dias fáceis. Afinal, como elaborar uma tese em meio às tarefas domésticas, desenhos animados, atividades escolares, idas ao parquinho e também às emergências pediátricas? Como seguir produzindo quando um vírus invisível paralisou o mundo e nos fez duvidar se existiria o dia seguinte? Ao longo desses anos, em muitos momentos me senti carregando o mundo nas costas. Nesses dias, a pausa para o doutorado, que deveria ser motivo de ânimo e empolgação, diante da possibilidade de ampliar meus conhecimentos, me parecia muito mais um fardo impossível de carregar.

Mas, se nem tudo são flores, também é verdade que nem tudo são espinhos. Os momentos difíceis foram entrecortados por dias felizes e muitas conquistas. Vivenciar o prazer proporcionado pela pesquisa em arquivos ou por encontrar aquele documento, aquele fio condutor, é uma das experiências que alimenta meu encanto pelo conhecimento histórico. Além disso, contei com a ajuda de muitas mãos, mentes e corações. Por isso, tenho muito a agradecer e a muitas pessoas:

Ao meu orientador, José Maia Bezerra Neto, cujos diálogos foram fundamentais para definir e redefinir os caminhos que culminaram neste trabalho. Sua tranquilidade me garantiu um pouco de calma em meio ao turbilhão enfrentando ao longo desses últimos anos e suas contribuições e indicações permitiram dar forma a esta tese.

Sem minha família, eu nada seria. Minha mãe, Celeste, meus irmãos (Silvete, Messias, Gisélia e Girlene) são minha base de sustentação. Juntam-se a eles meus sobrinhos mais do que amados, Camila, Antônio e Pedro Henrique, que nos enchem de afeto e orgulho! Meu pai Traiau e meu irmão Ribamar, *in memoriam*, não estão mais conosco, mas também estariam

felizes por minha conquista. Só posso agradecer por todos fazerem parte da minha vida e me acompanharem e estimularem ao longo desse percurso.

Gostaria de lembrar também da minha tia Maria José, que teve sua vida recentemente ceifada pela covid19. Em suas visitas-estádias, estava sempre alegre e feliz, e me trazia paz com seu otimismo. Ainda é difícil acreditar que a perdemos!

Agradeço a Regina Faria, minha eterna professora! Devo a ela muito da pesquisadora que sou. Seu constante incentivo, suas leituras minuciosas, sua imensa biblioteca e seus arquivos sempre a disposição me acompanham ao longo de toda a minha formação acadêmica. Sou extremamente grata por contar com sua amizade, carinho e afeto ao longo de todos esses anos.

O incentivo de Marinelma Meireles e Roberta Lobão foi essencial para que eu retomasse os estudos. Fazia 10 anos que tinha concluído o mestrado e devo a elas o empurrão fundamental para enfrentar esse desafio. Ao longo dos anos compartilhamos muitas angústias e pude contar com o apoio de ambas para seguir em frente. Obrigada!

Agradeço ao Instituto Federal do Maranhão, instituição da qual tenho orgulho de ser professora, por ter garantido meu afastamento e uma bolsa de incentivo a pesquisa (PROQUALIS) durante dois anos, cujos recursos foram essenciais para o desenvolvimento desta tese.

Agradeço aos colegas de trabalho do Departamento de Ciências Humanas e Sociais, em especial aos professores de História que, muitas vezes, tiveram que assumir grandes cargas-horárias enquanto estive afastada. Meu agradecimento sincero a Gilmary Façanha, Jairo Ives, Joan Botelho, Ariel Tavares e à super Pyetra Cutrim, sem ela eu não teria conseguido minha liberação. Agradeço também a Edilson Nascimento, com quem dividi muitas angústias e dificuldades do doutorado e de quem sempre pude ouvir palavras de incentivo.

Ir para Belém, sem meu filho Benjamin, se mostrou um grande desafio que foi amenizado pela acolhida de Rita Nogueira, que não apenas abriu as portas da sua casa e me hospedou no período das aulas, mas também me ofereceu seu sorriso largo e sua companhia alegre e contagiante. Meus dias longe de casa ficavam sempre mais leves ao seu lado. Obrigada, por tudo!

A amizade e afeto de André Luís Ferreira foi um dos presentes que ganhei com o doutorado. Ele se tornou meu companheiro de RU, incentivador, leitor, pesquisador e grande amigo. É uma dessas pessoas raras que temos a felicidade de encontrar pela vida. Teria sido difícil enfrentar todos esses desafios da pesquisa sem sua companhia. MUITÍSSIMO obrigada!

Sem Iracema, eu não conseguiria chegar até aqui. Sua dedicação e zelo por mim e Benjamin foram fundamentais para que eu pudesse me dedicar a este trabalho. Não há palavras que expressem minha gratidão a tudo que fez e faz por nós.

Agradeço a Saulo pelo apoio e incentivo ao longo de todos esses anos. Nos momentos de desânimo extremo, sempre me lembrou que eu era capaz de seguir em frente.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, agradeço por compartilharem seus conhecimentos e também aos colegas da turma de 2016, em especial, Luiza Amador e Danielle Moura, com as quais pude compartilhar aflições típicas de mulheres pesquisadoras/mães e também muitos sorrisos.

Outra maravilhosa conquista ao longo desse percurso foi a amizade de Marley Silva e Benedito Barbosa. Nossos encontros, marcados por debates e risos soltos, pelo compartilhamento de conhecimentos e fontes de pesquisa tornaram muitos momentos tristes e angustiantes em pausas de leveza. Marley virou meu guia sobre assuntos de África e um exemplo de pesquisadora a ser seguido. Além disso, nossas trajetórias singulares e similares, ao mesmo tempo, fizeram com que construíssemos uma rede de diálogo e apoio que se tornou essencial para mim nos últimos anos. Sigo aguardando o fim da pandemia para comemarmos nossa libertação!

Agradeço a Luiz Laurindo, sempre gentil e disponível para trocar idéias e me socorrer nas dúvidas. Começamos estudando temas similares, em programas distintos, e fomos redefinindo nossas rotas, mas, dialogar com ele foi sempre um processo enriquecedor. Ainda vou visitá-lo em Santarém!

Não teria sido possível concluir este trabalho sem o auxílio de Camila Jacinto, André Ferreira, Fernanda Pontes e Hugo Enes responsáveis pela transcrição e tabulação de muitas das informações contidas no corpo documental utilizado nesta pesquisa. Faço ainda um agradecimento mais do especial aos colegas historiadores que me disponibilizaram seus levantamentos e fontes, essenciais para o resultado obtido: Regina Faria, Luisa Cutrim, Antônia Mota, Marley Silva e Christofferson Melo.

Sem o apoio das Maricotas (Ângela Medeiros, Kátia Cuba, Elinete Pedrosa, Rosélia Lobato, Natalia Serpa, Pyetra Cutrim e Roberta Lobão) e das Luluzinhas (Giselia Jacinto, Hilde Rocha, Adriana Cordeiro e Rosemary Lopes) eu não teria resistido. Cléo Costa e Rosiana Freitas reforçam o time. Essas mulheres fortes são meu “quilombo afetivo”, termo que aprendi recentemente com Natália Serpa. Estão presentes em minha vida ao longo de muitos anos, umas mais, outras menos, e, cada uma, a seu modo, me ajuda a seguir em frente

nos tempos difíceis e a acreditar que existem dias melhores nos esperando. São fontes de afeto e inspiração!

Agradeço ainda a Iuri Ramos. Ao logo das últimas décadas estivemos juntos, mesmo que separados pela distância. O fato de vê-lo, hoje, movendo céus e terras por um dia a mais, um abraço a mais, uma viagem e uma foto a mais, só reforça a admiração e afeto que lhe dispenso. Nos dias de angústia e paralisia, sua luta me serviu de exemplo, meus problemas se mostravam tão insignificantes diante daqueles por ele enfrentado. Agradeço por tê-lo, por partilharmos essa vida, pelas expedições em Salvador e adjacências, por sua leveza e por sempre acreditar em mim. Assim que a pandemia acabar, passearemos ainda mais!

Por fim, agradeço a Benjamin, meu filho, esse ser lindo que me mostrou novas facetas da vida e desafios, mas que, principalmente, me leva a seguir em frente, com um sorriso no rosto e o coração cheio de amor!

Cristiane Pinheiro Santos Jacinto.

“A carne mais barata do mercado é a carne negra”.

Seu Jorge.

## RESUMO

Neste trabalho analiso o tráfico de escravizados africanos e seus descendentes, para o Maranhão, no período de 1801 a 1850, com o intuito de caracterizar e demarcar o papel dessa atividade no fornecimento de mão de obra, além de identificar os impactos causados na dinâmica da capitania/província. Centrei meu estudo nas duas modalidades – tráfico atlântico e interno – uma vez que ambos eram responsáveis pelo deslocamento e abastecimento de mão de obra escravizada e defendo a tese de que o tráfico transatlântico se manteve, até meados dos Oitocentos para o Maranhão, apesar das medidas antitráfico implantadas no início do século XIX. A partir da análise de diversas fontes – entre elas a “*The Trans-Atlantic Slave Database*”, jornais, correspondências de membros do governo britânico e documentos oficiais existentes no Arquivo Público do Estado do Maranhão –, apresento características desse comércio: rotas, comerciantes envolvidos, disputas e jogos de interesses, além de algumas experiências das vítimas dessa atividade econômica. Busquei, também, identificar as mudanças e/ou permanências nesse comércio a partir da promulgação da Lei de 1831, que estabeleceu a proibição do tráfico transatlântico de escravizados no Brasil.

**Palavras-chave:** Escravidão. Tráfico. Maranhão. Escravizados. Século XIX.

## ABSTRACT

In this thesis, I analyze the trafficking of enslaved Africans and their descendants, to Maranhão, from 1801 to 1850, in order to characterize and demarcate the role of this activity in the supply of labor, in addition to identifying the impacts caused of the province. I focused my study on the two modalities - Atlantic and internal trade - since both were responsible for the displacement and supply of enslaved labor, and I defend the thesis that the transatlantic trade continued until the mid-1800s to Maranhão, despite the measures anti-trafficking in the early 19th century. From the analysis of several sources — among them “The Trans-Atlantic Slave Database”, newspapers, correspondence from members of the British government and and the official documents existing in the Public Archive of the State of Maranhão —, I present characteristics of this trade: routes, traders involved, disputes and games of interests, as well as some experiences of the victims of this economic activity. I also sought to identify the changes and / or permanence in this trade after the enactment of the 1831 Law, which established the prohibition of transatlantic slave trade in Brazil.

**Keywords:** Slavery. Traffic. Maranhão. Enslaved. XIX century.

## SUMÁRIO

<b>Lista de Tabelas e Mapas.....</b>	<b>14</b>
<b>Abreviaturas e siglas .....</b>	<b>17</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>18</b>

### PARTE 1 – O COMÉRCIO DE GENTE TORNADA ESCRAVA

<b>Capítulo 1 – Mudanças econômicas e tráfico de escravizados no Maranhão .....</b>	<b>28</b>
1.1. Mudanças econômicas .....	28
1.2. Crescimento populacional.....	35
1.3. O tráfico transatlântico .....	42
1.3.1. Viagens e comerciantes .....	57
1.4. O tráfico interno de escravizados .....	71
<b>Capítulo 2 – Circuitos internos: a comercialização de escravizados na província maranhense .....</b>	<b>86</b>
2.1. Eventos internos e externos e seus impactos no comércio de escravizados .....	86
2.2. As transações comerciais .....	95
2.3. O endividamento dos fazendeiros .....	117

### PARTE 2 - A PROIBIÇÃO DO TRÁFICO NEGREIRO E SEUS IMPACTOS NO MARANHÃO

<b>CAPÍTULO 3 – Medidas antitráfico: ações e reações no Maranhão (1810-1830) .....</b>	<b>129</b>
3.1. Leis, Tratados e Convenções.....	129
3.2. Medidas restritivas ao tráfico de escravizados: repercussões no Maranhão .....	133
3.3. A atuação do Consulado Britânico .....	138
3.3.1. A escuna <i>Carolina</i> .....	139
3.3.2. A escuna <i>Nove de Março</i> .....	151
3.3.3. O brigue <i>Pedro Primeiro</i> e outras ações .....	157
<b>CAPÍTULO 4 – A Lei de 1831: mudanças e persistências no tráfico negreiro.....</b>	<b>169</b>
4.1. As determinações da Lei.....	169

4.2. O tráfico de escravizados no Maranhão após a lei de 1831.....	174
4.3. Embarques e desembarques: entrada e saída de escravizados em São Luís.....	189
4.4. Comércio ilícito e repressão .....	199
4.4.1. O apresamento de navios no Maranhão.....	207
<b>Considerações Finais .....</b>	<b>225</b>
<b>Fontes e Referências Bibliográficas .....</b>	<b>229</b>

## LISTA DE TABELAS E MAPAS

MAPA 1 - TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA O BRASIL – SÉCULO XVII E XVIII .....	53
TABELA 1 - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO (1768 - 1800) .....	32
TABELA 2 - EXPORTAÇÃO DE ARROZ DE SÃO LUÍS PARA LISBOA (1760-1778) ...	34
TABELA 3 - POPULAÇÃO DA RIBEIRA DO ITAPECURU (1803-1805) .....	37
TABELA 4 - ESCRAVIZADOS E ESCRAVIZADAS NA RIBEIRA DO ITAPECURU (1803-1805) .....	37
TABELA 5 - POPULAÇÃO DE SÃO LUÍS (1819) .....	39
TABELA 6 - GRUPOS POPULACIONAIS DO MARANHÃO - 1798-1838 (%) .....	41
TABELA 7 - IMPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS AFRICANOS PARA SÃO LUÍS DO MARANHÃO - TRÁFICO INTERNO E TRANSATLÂNTICO.....	44
TABELA 8 - EXPORTAÇÕES DE ALGODÃO EM PLUMA DO MARANHÃO - MÉDIAS QUINQUENAIS .....	45
TABELA 9 - ESCRAVIZADOS VINDOS DA ÁFRICA (1801-1830) .....	46
TABELA 10 - LOCAIS DE INÍCIO DAS VIAGENS TRANSATLÂNTICAS PARA O MARANHÃO (1801-1830) .....	48
TABELA 11 - VIAGENS TRANSATLÂNTICAS INICIADAS EM LISBOA COM DESTINO AO MARANHÃO (1801-1827) .....	50

TABELA 12 - PORTOS DE ORIGEM DAS VIAGENS E LOCAIS DE COMPRA DE ESCRAVIZADOS NA ÁFRICA (1801-1830) .....	52
TABELA 13 - ESTIMATIVAS DO TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA O MARANHÃO (1801-1842) .....	55
TABELA 14 - ENTRADA DE ESCRAVIZADOS DA ÁFRICA NO MARANHÃO (1812-1821) .....	56
TABELA 152 - PROPRIETÁRIO/NÚMERO DE VIAGENS PARA ÁFRICA (1801-1830).....	66
TABELA 163 - LISTA DAS EMBARCAÇÕES E ESCRAVIZADOS VINDOS DE BISSAU, CACHEU E SANTIAGO - CABO VERDE (1819-1823) .....	69
TABELA 17- ESCRAVIZADOS DESEMBARCADOS NO MARANHÃO VIA TRÁFICO INTERNO (1801-1805) .....	72
TABELA 18 - TRÁFICO TRANSATLÂNTICO/ TRÁFICO INTERNO DE ESCRAVIZADOS PARA O MARANHÃO (1812-1821) .....	74
TABELA 19 - REMESSAS DE ESCRAVIZADOS AFRICANOS E CRIoulos DA BAHIA PARA O MARANHÃO POR VIA MARÍTIMA (1811-1820) .....	78
TABELA 20 - IMPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS VIA TRÁFICO INTERNO PARA O MARANHÃO (ÚLTIMO TRIMESTRE DE 1825) .....	81
TABELA 21 - PRINCIPAIS DESTINOS NACIONAIS DE ESCRAVIZADOS REGISTRADOS EM PASSAPORTES (1801-1830) .....	84
TABELA 22 - INVESTIMENTO EM ESCRAVIZADOS E BENS DE RAIZ EM FORTUNAS DA CAPITANIA/PROVÍNCIA DO MARANHÃO (1802-1824) .....	103

TABELA 23 - ESTRUTURA DA POSSE DE ESCRAVIZADOS NO MARANHÃO ~ RIBEIRA DO ITAPECURU (1785-1824) .....	
TABELA 24 - MAPA DA INDÚSTRIA DO MARANHÃO (1821) .....	107
TABELA 25 - EVOLUÇÃO DAS RESIDÊNCIAS EM SÃO LUÍS (1808-1856) .....	109
TABELA 26 - ESCRAVIZADOS IMPORTADOS PARA O MARANHÃO – 1827 .....	164
TABELA 27 - VIAGENS VIA TRÁFICO TRANSATLÂNTICO PARA O MARANHÃO (1831-1846) .....	181
TABELA 28 - ENTRADAS E SAÍDAS DE ESCRAVIZADOS DO PORTO DE SÃO LUÍS (1830-1842) .....	189
TABELA 29 - ENTRADA E SAÍDA DE ESCRAVIZADOS NO PORTO DE SÃO LUÍS POR ANO/PROVÍNCIA .....	192
TABELA 30 - EXPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS DO MARANHÃO (1846- 1858).....	224

**LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

**APEM – Arquivo Público do Estado do Maranhão**

**ABN – Associação Biblioteca Nacional**

**AHU – Arquivo Histórico Ultramarino**

## INTRODUÇÃO

Os estudos sobre o tráfico transatlântico de escravizados foram ampliados de forma significativa nos últimos anos no Brasil e no mundo. Uma vasta bibliografia permite conhecê-lo melhor nos aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais. Em contrapartida, é relativamente recente o interesse mais aprofundado pelo tráfico interno de escravizados na América portuguesa e no Brasil Império.

As análises sobre a temática, tendo o Maranhão como foco seguem a mesma dinâmica. Identificam-se avanços nas pesquisas sobre o tráfico transatlântico nos séculos XVII ao XIX para essa capitania/província<sup>1</sup>, mas a dinâmica do tráfico interno é praticamente ignorada ou pouco aprofundada, tanto para essa época, como para a primeira metade do século XIX<sup>2</sup>. Para esse último período há, inclusive, lacunas nas duas modalidades do tráfico.

As obras que versam sobre o tráfico, tanto transatlântico quanto interno, voltadas para a análise das mais diversas realidades e territórios, serviram de suporte a esta tese e dialogarei com elas ao longo de todo este estudo. Assim, opto por não as enumerar neste momento, pois suas contribuições emergirão nos momentos oportunos.

Iniciei essa pesquisa com a pretensão de discutir sobre o tráfico interprovincial de escravizados no Maranhão, na segunda metade do século XIX. Os diálogos com o orientador e a percepção de que quase nada se sabia sobre o tráfico na primeira metade do século reorientou meu olhar. Assim, redefini o marco temporal e iniciei o levantamento sobre essa atividade na primeira metade do século. O andamento das pesquisas deixou claro que não seria possível analisá-lo de forma isolada, dada a conexão existente com o tráfico transatlântico. Mais uma vez, reorientei as pesquisas e, neste trabalho, analiso o tráfico de escravizados africanos para o Maranhão, no período de 1801 a 1850, com o intuito de caracterizar e demarcar o papel dessa atividade no fornecimento de mão de obra, além dos impactos causados na capitania/província.

---

<sup>1</sup> Os territórios passam a ser denominados de províncias a partir do ano de 1821.

<sup>2</sup> O trabalho de Diego Pereira Santos é um dos poucos que tem esse tema como objeto central. Regina Faria (1998) discute alguns aspectos do tráfico interno, mas centra sua atenção na segunda metade do século XIX, assim como Cristiane Jacinto e Jalila Ribeiro. Ver SANTOS, Diego Pereira. **Entre Costas Brasileiras: o tráfico interno de escravos em direção à Amazônia, c.1778 – c.1830**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH). Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, 2013; FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. Monografia (Especialização). Universidade Federal do Maranhão. São Luís, 1998; JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. **O tráfico interprovincial de escravos no Maranhão (1846-1885)**. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal do Maranhão. São Luís, 2000; RIBEIRO, Jalila Ayoub Jorge. **A desagregação do sistema escravista no Maranhão – 1850-1888**. São Luís: SIOGE, 1990.

Centrei meu estudo nas duas modalidades – tráfico atlântico e interno – uma vez que ambos são responsáveis pelo deslocamento e abastecimento de mão de obra escravizada para o Maranhão. Mas, faz-se necessário observar que as viagens do tráfico interno nem sempre eram responsáveis pelo deslocamento de ladinos, apresentando-se, muitas vezes, como responsável pela distribuição de cativos boçais e, posteriormente, crioulos nas diversas capitânias<sup>3</sup>. Marley Silva evidencia esse aspecto:

muito do que chamam de tráfico interno durante o período colonial, nada mais é do que uma etapa do comércio atlântico, um segmento de rota do comércio atlântico. As viagens entre os portos de Pernambuco/Pará, Bahia//Pará, Maranhão/Pará eram tão recorrentes que possibilitavam, inclusive, aos práticos e capitães estabelecerem relações pessoais nos diferentes portos desses segmentos de rota<sup>4</sup>.

Outro aspecto a destacar é que o Maranhão não foi apenas um receptor de escravizados, também cumpriu a função de vendedor, sendo responsável pela comercialização tanto de ladinos como de boçais e crioulos.

Neste trabalho, analiso ainda os impactos das medidas voltadas para a abolição do tráfico atlântico, implantadas a partir do início do século XIX, alavancadas pela decisão inglesa de proibir tal atividade em suas colônias no ano de 1807, e defendo a tese de que o Maranhão se mantém nesse comércio até o meio do século, apesar das medidas antitráfico, sendo a principal delas a Lei de 7 de novembro de 1831.

No que tange ao tráfico transatlântico, embora não se possa precisar quando os primeiros africanos aportaram, estudos apontam para sua presença na capitania desde o século XVII<sup>5</sup>. Apesar disso, é consenso que só com a implantação das políticas pombalinas foram introduzidos em maior quantidade no Maranhão, onde havia, até então, a predominância da utilização da mão de obra escravizada indígena. As rotas e conexões desse tráfico, o contingente de cativos importados e aspectos da dinâmica desse comércio já foram objeto de algumas pesquisas, entretanto, com foco, principalmente, no período setecentista. A ideia cristalizada de que o Maranhão entra em crise, nas primeiras décadas do século XIX, parece

---

<sup>3</sup> O termo ladino era usado para definir os cativos que já estavam há mais tempo no Brasil e, em tese, mais adaptados a cultura local. Os boçais eram os africanos recém chegados e os crioulos os já nascidos sob a égide da escravidão.

<sup>4</sup> SILVA, Marley Antonia da Silva da. **Nas correntes do Atlântico Norte e Sul: tráfico de escravizados para Belém do Grão-Pará (1777-1841)**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2020, p.154.

<sup>5</sup> Ver XIMENDES, Carlos Alberto. **Sob a mira da Câmara: viver e trabalhar na cidade de São Luís (1644-1692)**. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2013; MEIRELES, Mário Martins. **Os negros no Maranhão**. São Luís: UFMA, 1983; FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998.

ter reduzido o interesse de pesquisas voltadas para a análise dessa atividade nesse novo contexto.

Com o intuito de caracterizar o tráfico transatlântico na primeira metade do Oitocentos recorri as mais diversas fontes. As informações contidas na “*The Trans-Atlantic Slave Database*”<sup>6</sup>, foram importantes para esse trabalho, auxiliadas por pesquisas bibliográficas e em correspondências dos consulados britânicos e documentos oficiais existentes no Arquivo Público do Estado do Maranhão<sup>7</sup> e outros acervos, como Registros do Porto, Registros de Passaportes e de Proprietários de navios. Porém, gostaria de frisar que os resultados aqui obtidos não teriam sido possíveis se eu não contasse com o auxílio do “*Repertório de Documentos para a História da Escravidão no Maranhão*”<sup>8</sup>, elaborado pelos competentes profissionais do APEM. As pistas presentes nesse rico instrumento facilitaram o andamento da pesquisa e mostraram caminhos que seriam, provavelmente, inalcançáveis em um período tão “curto” de pesquisa. Jornais que circularam no Maranhão, Pernambuco e Bahia – cuja publicação só foi permitida após a vinda da família real para o Brasil – também se constituíram em ricas fontes documentais.

O passeio por essas fontes possibilitou-me mostrar características do comércio transatlântico, suas rotas, os comerciantes envolvidos, disputas e jogos de interesses que extrapolaram a mera exposição de números, além de algumas experiências<sup>9</sup> de sujeitos vitimados por esse comércio.

Neste trabalho, compreendo o tráfico interno como a dinâmica de comercialização de cativos africanos e seus descendentes dentro do espaço geográfico da América portuguesa, posterior Império do Brasil. Aproprio-me do conceito de Robert Slenes, que define tal atividade como

...um sistema de comércio de seres humanos que é relativamente autônomo (com determinantes principalmente endógenos de preços e outras características) e que

<sup>6</sup> Refiro-me a VOYAGES: The Trans-Atlantic Slave Database. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org>., doravante mencionada neste trabalho como Database. Agradeço a historiadora Marley Silva por, gentilmente, ter me cedido seu levantamento de viagens feitas para o Maranhão e o Pará no período analisado.

<sup>7</sup> Doravante denominado APEM.

<sup>8</sup> MARANHÃO. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Repertório de documentos para a História da Escravidão no Maranhão – 1754-1840**. Arquivo Público do Estado do Maranhão – São Luís: SECMA, 2012; MARANHÃO. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Repertório de documentos para a História da Escravidão no Maranhão – 1818-1852**. Arquivo Público do Estado do Maranhão – São Luís: Edições SECMA, 2015.

<sup>9</sup> Edward Thompson define experiência como “uma categoria que, por mais imperfeita que seja, é indispensável ao historiador, já que compreende resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento”. THOMPSON. E.P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Tradução Waltensir Dutra. (Sem editora): 2009, p.15.

integra compradores e vendedores locais dentro de uma região, colônia ou nação, ou mesmo dentro de uma área que se sobrepõe a fronteiras políticas, em um mercado comum<sup>10</sup>.

Visto por muito tempo apenas como uma rede de redistribuição de escravizados, que chegavam aos portos brasileiros via tráfico transatlântico, sua análise sempre esteve em segundo plano ou aparecia apenas atrelada àquele. Além disso, quando o tráfico interno se tornou objeto de pesquisa, os trabalhos estavam direcionadas, principalmente, para o contexto da segunda metade do século XIX quando, em face da nova proibição do tráfico transatlântico, ele passou a assumir o papel de principal fornecedor de mão de obra para as áreas que vivenciavam um momento de expansão econômica.

Roberto Guedes destaca que, embora tenha havido alguns avanços, os estudos sobre esse comércio interno ainda são muito escassos: “O que há sobre o assunto não é nada comparável às obras sobre tráfico atlântico de cativos com amplas contribuições para o conhecimento da atividade em si, de sociedades africanas e da escravidão nas Américas”<sup>11</sup>. São, ainda, pontuais os estudos que contemplam essa temática.

Embora analise o tráfico interno posterior a 1850, Robert Conrad afirma que este teve precedentes: “Durante centenas de anos, os escravos, no Brasil, haviam sido movidos para as regiões do país onde eram mais necessários e onde alcançavam melhores preços”<sup>12</sup>. Tais deslocamentos eram comuns e faziam parte da dinâmica de distribuição dos africanos, e também dos indígenas escravizados, por todo o território, havendo até algumas rotas estabelecidas<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> SLENES, R. W. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economics, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, W. **The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas**. New Haven & London: Yale University Press, 2004, p. 325-370, p.325. Todas as citações são feitas a partir da minha tradução desse texto.

<sup>11</sup> GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um corpus documental (Sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Engler; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de (Orgs.). **Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos**. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2015, p.317.

<sup>12</sup> CONRAD, Robert. **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978, p.64.

<sup>13</sup> Porém, estudos mais recentes apontam que essa rede de comercialização interna existia antes mesmo da consolidação do comércio de escravizados africanos. Richard Graham afirma que por volta do início do século dezessete, traficantes embarcavam cativos indígenas para áreas produtoras de açúcar da Bahia e Pernambuco. (GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. In: REIS, João José; SILVA Jr., Carlos da. **Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos**. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, p.345-346). Nesse sentido, José Alves de Souza Júnior destaca que “A abundância de mão de obra indígena presente na Amazônia permitiu o estabelecimento de um tráfico interno de trabalhadores índios no Estado do Maranhão e destes para outras capitanias”. (SOUZA JÚNIOR, José Alves de. **Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios do Grão-Pará do setecentos**. Belém: Ed. UFPA, 2012, p.152). Já Luis Felipe de Alencastro informa que “... nos anos de 1620 houve transporte de cativos ‘tapuias’ do

Richard Graham aponta que, no século XVIII, Salvador era o maior entreposto do tráfico de escravizados africanos no Brasil, que costumavam ser reembarcados para o Maranhão e o Pará e de lá seguiam pelo rio Amazonas para a região aurífera de Mato Grosso. Por outro lado, o Rio de Janeiro enviava comboios para Minas Gerais. Conclui, então, que os “... escravos vinham sendo, há muito tempo, comercializados internamente no Brasil, alguns atravessando longas distâncias, tivessem eles sido transportados inicialmente do ultramar ou não”<sup>14</sup>.

A ampliação da colonização foi um dos fatores responsáveis pela diversificação dessas rotas internas. Para Kátia Mattoso, o desenvolvimento de regiões mais afastadas do litoral retirou da costa o monopólio do poder econômico e causou uma mutação no mercado de escravizados: “Antes limitado a um comércio de porto a porto, o tráfico passa a transitar também por todos os caminhos do novo Brasil continental”<sup>15</sup>.

A ampliação da colonização e a consolidação da mão de obra escravizada africana como sustentáculo das atividades econômicas desenvolvidas na Colônia, e no posterior Império brasileiro, levaram à ampliação do tráfico interno. Com o tempo, como aponta José Maia Bezerra Neto, foram criadas “... rotas de comércio intermunicipais ou intraprovinciais, interprovinciais ou inter-regionais ou, ainda, intrarregionais que, muitas vezes, existiam em disputa pela mão de obra escrava...”. Essas transações, no seu entendimento, “... não deixava de ser parte do tráfico internacional ou atlântico de escravos ou ligado subsidiariamente ao mesmo”<sup>16</sup>.

É consenso que foi só com a proibição do tráfico transatlântico que o tráfico interno assumiu um papel de maior destaque, ganhando uma dimensão própria, tentando suprir as demandas até então atendidas majoritariamente pelo tráfico transatlântico. Para Jacob Gorender, nesse momento, “... o tráfico interprovincial se tornou um condutor regular e substancial de abastecimento de mão de obra”<sup>17</sup>. Robert Slenes também defende que tal

---

Maranhão para Pernambuco. Provavelmente, parte do percurso se fazia por terra para atingir portos mais acessíveis no litoral do Ceará”. (ALENCASTRO, Luis Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul – séculos XVII e XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.61).

<sup>14</sup> GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? 2016, p.345-346.

<sup>15</sup> MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2001, p.55.

<sup>16</sup> BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará: (séculos XVII-XIX)**. 2ª edição. Belém: Ed. Paka-Tatu, 2012, p.73 e 74.

<sup>17</sup> GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. São Paulo: Ática, 1985, p.325.

tráfico só emergiu plenamente no Brasil com o fim do tráfico africano em 1850<sup>18</sup>. Ideia reforçada igualmente por José Flávio Motta, que afirma:

Muito embora esse comércio tenha sido uma constante no decurso de todo o período escravista – quer implicasse um deslocamento dos cativos envolvidos entre distintas capitanias, depois províncias brasileiras, quer acarretasse apenas um movimento interno às aludidas unidades territoriais, ou ainda meramente uma mudança de proprietários de âmbito local –, foi inequívoca sua intensificação após a cessação do tráfico internacional<sup>19</sup>.

Essa nova dimensão e o papel que o tráfico assumiu a partir de 1850 podem ter contribuído para uma certa invisibilidade dessa atividade nos períodos anteriores. Ao realizar um debate em torno da historiografia sobre o tema, José Flávio Motta enumera apenas trabalhos que têm o período pós-1850 como objeto<sup>20</sup>. Grande parte dos autores faz considerações sobre a fase anterior, mas são muito reduzidos os trabalhos que têm esse período como objeto central ou que o analisam de forma mais aprofundada<sup>21</sup>.

No que se refere ao tráfico interno, considero, assim como José Maia Bezerra Neto, as diversas escalas em que ele se dava: inter-regional, interprovincial e intraprovincial<sup>22</sup>. Pretendi dimensionar, na medida do possível, seu peso no abastecimentos de escravizados no Maranhão, sua dinâmica de funcionamento e suas particularidades no período anterior e posterior à tentativa de proibição do tráfico com a Lei de 1831.

Visando acompanhar as particularidades desse período em que se inicia o processo de abolição gradual da escravidão, tendo como base a proibição do tráfico transatlântico de escravizados, optei por dividir o trabalho em duas partes considerando as principais características do tráfico, os impactos das medidas antitráfico no cenário maranhense, além de algumas experiências vivenciadas por aqueles vitimados por essa atividade econômica.

Na primeira parte, intitulada **“O COMÉRCIO DE GENTE TORNADA ESCRAVA”**, apresento dois capítulos: **“Mudanças econômicas e tráfico de escravizados**

<sup>18</sup> SLENES, Robert W. *The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economics, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market*. 2004.

<sup>19</sup> MOTTA, José Flávio. **Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista**. São Paulo: Alameda, 2012, p.63.

<sup>20</sup> Idem, p.62.

<sup>21</sup> Ver GUEDES, Roberto. *Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes*; RIBEIRO, Alexandre Vieira. **A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2009; BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2006.

<sup>22</sup> BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**. 2012, p.73.

**no Maranhão” e “Circuitos internos: a comercialização de escravizados na província maranhense”**, onde discorro sobre as características dessa atividade no Maranhão na primeira metade do século XIX.

No primeiro capítulo, recuei um pouco no recorte cronológico com o intuito de compreender o processo de inserção do Maranhão na economia agroexportadora e no circuito do tráfico transatlântico de escravizados. Analiso as mudanças decorrentes da criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão<sup>23</sup>, destacando os impactos de sua atuação no cenário econômico, enfatizando a expansão da colonização e o crescimento da população, principalmente, a escravizada.

Inicialmente, faço um panorama das atividades econômicas desenvolvidas, com o intento de definir o peso da mão de obra africana escravizada e de identificar as regiões para onde àqueles vitimados pelo tráfico foram deslocados. Dispus-me, ainda, a compreender a dinâmica de funcionamento do tráfico de escravizados, tanto transatlântico quanto interno, identificando os atores sociais envolvidos e os números dessa atividade comercial até 1830, numa tentativa de, posteriormente, identificar as mudanças e/ou persistências a partir da promulgação da mencionada Lei de 1831, que estabeleceu a proibição do tráfico transatlântico, iniciando um processo que deu outro sentido para o tráfico interno de escravizados.

Além disso, busquei apresentar os números do tráfico e os locais de início das viagens, bem como os portos de compra com o intuito de identificar as rotas utilizadas e as mudanças ocorridas ao longo dos anos. Tentei identificar também os principais comerciantes que atuavam nessa atividade, no Maranhão.

No segundo capítulo analiso a comercialização dos escravizados na capitania/província. Inicialmente, detenho-me nos impactos, nessa atividade, decorrentes do processo da Independência do Brasil do jugo português, entre eles a proibição do comércio de ladinos estabelecida pela Junta Provisória do Maranhão, em 1822. Discorro sobre a dinâmica de comercialização numa tentativa de identificar como se dava a distribuição dos escravizados que chegavam pelas águas ou por terra e que caminhos percorriam. Em paralelo à expansão da colonização e ao crescimento demográfico da capital, tento acompanhar as mudanças nessas transações, bem como as redes que permitem identificar que o Maranhão atua, nas primeiras três décadas, tanto como comprador como vendedor de escravizados. Dedico-me

---

<sup>23</sup> A partir daqui denominada apenas de CGCGPM.

ainda a analisar as relações estabelecidas entre comerciantes e fazendeiros e aponto como o tráfico contribuiu para o endividamento de muitos destes últimos, levando alguns à ruína.

A segunda parte do trabalho, intitulada **“A PROIBIÇÃO DO TRÁFICO NEGREIRO E SEUS IMPACTOS NO MARANHÃO”**, é formada por dois capítulos: **“Medidas antitráfico: ações e reações no Maranhão (1810-1830)”** e **“A Lei de 1831: mudanças e persistências no tráfico negreiro”**. Nessa, disponho-me a responder uma das questões centrais desta tese: teria o Maranhão se afastado da posição de comprador de escravizados, assim que a legislação antitráfico foi promulgada em 1831?

Na tentativa de responder a esse e outros questionamentos, no capítulo 3, analiso as leis e tratados internacionais que versaram sobre a proibição do tráfico transatlântico e as mudanças dela decorrentes, bem como a transformação da Inglaterra em um dos principais agentes a atuar nesse processo. Enfatizo os impactos dessas medidas no Maranhão, em especial o Tratado de 1815, que proíbe o comércio de escravizados ao norte do Equador, até então principal região fornecedora de mão de obra para o Maranhão<sup>24</sup>. Acompanho as ações de repressão que culminaram na apreensão e punição de navios que continuaram executando o tráfico proibido. Discuto, ainda, sobre a atuação do cônsul inglês no Maranhão, Robert Hesketh, e sobre o destino dos africanos “livres” que foram vitimados por esse comércio ilegal.

No capítulo 4, analiso os impactos da Lei de 7 de novembro de 1831, que quis proibir o tráfico negreiro, e a aplicação dela no Maranhão. Faço um caminho similar ao percorrido no capítulo anterior, identificando as ações repressivas, a atuação de autoridades inglesas e maranhenses e, principalmente, os impactos dessas ações no comércio de escravizados. Por último, busco perceber as mudanças ocasionadas na dinâmica interna de comercialização na província a partir da referida lei.

Embora o marco final deste estudo seja a promulgação da nova lei de proibição do tráfico negreiro, em 1850, menciono casos de desembarque ocorridos depois desse período com o intuito de apontar os últimos registros de desembarques de africanos escravizados no Maranhão.

Ao se colocar um ponto final em um trabalho experimenta-se uma série de sensações: cansaço, alívio, o sentimento de dever cumprido e a certeza de que existem muitas lacunas. Nesse momento, sinto tudo isso. Aventurar-se em um tema pouco estudado tem suas

---

<sup>24</sup> A Carta de Lei de 8 de junho de 1815 ratificou o tratado assinado entre Portugal e Grã-Bretanha, em Viena a 22 de janeiro desse mesmo ano, que aboliu o tráfico de escravizados em todos os lugares da Costa d África ao norte do Equador. In: BRASIL. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1815, p. 27 Vol. 1. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/>. Acessado em 20 de janeiro de 2019.

vantagens e desvantagens. Em alguns momentos, a emoção de estar desbravando um território “nunca antes navegado”, em outros, a insegurança. Mas penso que toda pesquisa acadêmica é marcada por um mar de indefinições e por abrir veredas. Dito isto, o trabalho que ora apresento a vocês se mostra como uma janela de oportunidades para que pesquisadores e pesquisadoras se aventurem para preencher os espaços em branco que esta pesquisa não foi capaz de suprimir.

## **PARTE 1 – O COMÉRCIO DE GENTE TORNADA ESCRAVA**

## CAPÍTULO 1

### MUDANÇAS ECONÔMICAS E TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS NO MARANHÃO

#### 1.1. Mudanças econômicas no Maranhão.

É consenso na historiografia brasileira que o processo de colonização no antigo Estado do Maranhão e Grão-Pará ocorreu de forma tardia, bem como sua inserção mais efetiva em uma economia agroexportadora e no comércio de escravizados africanos. Somente após a expulsão dos franceses, em 1615, teve início a lenta conquista do território pelos portugueses. Consagrou-se na historiografia maranhense caracterizar essa fase inicial da colonização como de extrema pobreza, marcada por uma produção voltada para a subsistência, o que impedia aos produtores locais terem cabedais para adquirir mão de obra escravizada africana<sup>25</sup>.

Pesquisas mais recentes tem mostrado que as atividades econômicas desenvolvidas na região não eram tão limitadas<sup>26</sup> e que cativos africanos já pisavam por estas terras desde o século XVII, embora seja difícil precisar quando os primeiros chegaram a esse território. Um termo de vereação de 14 de junho de 1655 apontava a necessidade de se estabelecer um juiz de saúde para visitar as embarcações no porto de São Luís, uma vez que neste aportavam navios com negros<sup>27</sup>. Tal documento levou Mário Meireles a concluir que já ancoravam navios negreiros em São Luís, àquela data<sup>28</sup>. Esse autor afirma ainda ser provável que tivessem vindo desde o início da colonização, acompanhando algum colono ou funcionário do governo português, já que havia a presença de africanos em Portugal desde o século XV<sup>29</sup>. Regina Faria endossa esse posicionamento e aponta que

---

<sup>25</sup> Nesse sentido, Manuel Martins afirma que, “O que restou desses estudos foi uma periodização determinante e duradoura responsável pela definição de uma Idade de Ouro para o Maranhão. Assim, seguindo esse esquema, antes da Companhia do Comércio, o Maranhão experimentara um largo período de indigência, em que a colonização ou se confundia com a gentilidade, ou com ela dividia o comodato da barbárie. Por outro lado, após o estabelecimento dessa empresa monopolista, o cenário teria mudado progressiva e vigorosamente...”. Ver MARTINS, Manoel de J.B. Entre Bacamartes e Bordunas: Paula Ribeiro nos sertões de Pastos Bons. In: COELHO, Mauro C; GOMES, Flávio dos S. et al. **Meandros da História. Trabalho e poder no Grão-Pará e Maranhão – Séculos XVIII-XIX**. Belém: UNAMAZ, 2005, p.347.

<sup>26</sup> Ver FARIA, Regina Helena Martins de. Repensando a pobreza do Maranhão (1616-1755): uma discussão preliminar. **Ciências Humanas em Revista**. UFMA. CCH, São Luís: 2003, v.1, n.1. p. 7-20.

<sup>27</sup> XIMENDES, Carlos Alberto. **Sob a mira da Câmara**. 2013, p.129.

<sup>28</sup> MEIRELES, Mário Martins. **Os negros no Maranhão**. 1983, p.21.

<sup>29</sup> É válido destacar que a escravidão em Portugal só foi proibida no governo do Marquês de Pombal, que adotou uma abolição gradualista, como se verá muito tempo depois no Brasil. Em 1761 foi proibida a importação de novos escravizados em Portugal e, posteriormente, em 1773, foi aprovada uma lei conhecida como de “ventre livre”, que buscava impedir a continuidade da escravidão via reprodução natural. Ver CALDEIRA. Arlindo Manuel. **Escravos em Portugal - das origens ao século XIX**: histórias de vida de homens, mulheres e crianças sob o cativo. Lisboa: Ed. A esfera dos livros, 2017, p.416.

...os traficantes de escravos africanos devem ter começado a oferecer suas mercadorias humanas nos portos do Maranhão, assim que a colonização foi ali iniciada. Nesse sentido, Simão Estácio da Silveira já dizia, em 1624, que na região do Rio Gurupi – limites dos atuais estados do Maranhão e do Pará – ‘tem muitos escravos de navios de Angola, que tomaram indo para as Índias’<sup>30</sup>.

Segundo Marinelma Meireles, quando comparado a outras áreas da América portuguesa, o norte do Brasil realmente recebeu mais tardiamente mão de obra africana em grande quantidade. Mas, no que tange ao Maranhão, “... tal assertiva diz respeito ao comércio regular dessa mão de obra, ou seja, não significa que não havia escravidão negra na região antes da implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”<sup>31</sup>.

Nessa primeira fase houve, sim, cativos africanos, assim como havia colonos interessados em adquiri-los, como informa Maurício Goulart: “Em 1671, sessenta e seis suplicantes, entre os quais vários frades, representavam ao Senado do Maranhão sobre a chegada a S. Luís de dois navios estrangeiros com escravos africanos. Queriam comprá-los a todo custo...”<sup>32</sup>. Provavelmente refere-se às duas naus holandesas que chegaram à cidade com 400 escravizados, mas foram impedidas de negociar com a população pelo governador, como foi identificado por Rafael Chambouleyron<sup>33</sup>.

Daniel Silva aponta que cerca de 2.000<sup>34</sup> escravizados africanos desembarcaram no Maranhão, entre 1697 e 1755<sup>35</sup>. É um número não muito expressivo, quando comparado com

---

<sup>30</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.28.

<sup>31</sup> MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão Setecentista**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade de Brasília. Brasília, 2006, p.74.

<sup>32</sup> GOULART, Maurício. **A escravidão africana: das origens à extinção do tráfico**. São Paulo: Alfa-Omega, 1975, p.124.

<sup>33</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado MA e PA (século XVII e início do século XVIII). **Revista Brasileira de História** – ANPUH, vol.26, nº52, jul-dez, 2006, p.99.

<sup>34</sup> Esse mesmo autor amplia ainda mais esse cálculo. Segundo ele, “Adicionando o carregamento de 250 escravos de José Ardevicus em 1680, e a expedição de 365 escravos da Companhia de Cacheu e Cabo Verde nos anos 1691-1693 e 1695-1696, podemos dizer que aproximadamente 2.613 escravos africanos desembarcaram no Maranhão antes da criação da famosa Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM) - ou seja, mais de 60% a mais do que o número computado pelo banco de dados somente para este período” (SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organization”. **Slavery and Abolition**, vol. 29, 4 dez. 2008, p. 481 - Todas as citações do texto de Daniel de Silva são feitas a partir da minha tradução do seu texto). Maurício Goulart coloca em dúvida se Ardevicus teria realmente conseguido entregar algum escravizado e Rafael Chambouleyron afirma que o contrato não foi implementado. Por isso, preferi desconsiderar esse cálculo ampliado. Ver GOULART, Maurício. **A escravidão africana**, 1975, p.125; CAMBOULEYRON, Rafael. **Escravos do Atlântico equatorial**. 2006, p.99.

<sup>35</sup> José Maia Bezerra Neto chega a um número relativamente próximo para o Grão-Pará. Afirma que, no período de 1680 a 1755, cerca de 2.157 escravizados africanos teriam desembarcado naquela capitania. BEZERRA NETO. José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**. 2012, p.201.

outras regiões, mas que não deixa de ser significativo. De acordo com Rafael Chamboleyron, “nas décadas de 1690 e de 1700, em razão da concentração dos assentos celebrados pela Coroa, o crescimento do número de escravos – apesar do incipiente tráfico – seguramente ultrapassou o crescimento da própria população do Estado”<sup>36</sup>.

Com o avançar do século XVIII, a questão da mão de obra continuava a fazer parte da pauta dos debates, bem como ocorreram mudanças em torno do desenvolvimento do tráfico negreiro. Para Daniel Silva, desde o fim do monopólio da Companhia de Cacheu e Cabo Verde, em 1696, até a criação da CGCGPM, em 1755, o tráfico de escravizados para o Maranhão foi dominado por comerciantes individuais. Esse autor afirma que a capitania continuava ocupando um papel menor nesse comércio, o que fez com que os desembarques de cativos ocorressem de forma relativamente esporádica entre 1697 e 1755<sup>37</sup>.

Era a mão de obra indígena que predominava no Maranhão, pelo menos até a proibição de sua escravização. Conforme André Luís Ferreira, os índios, escravizados ou livres, foram essenciais no início do processo de colonização. Em vista da pequena quantidade de colonos, diante da complexidade e amplitude da região amazônica, os vassallos indígenas atuaram em diversos serviços nos espaços domésticos, urbanos e nas lavouras. Ademais, foram “os principais agentes no processo de exploração dos sertões e a grande força militar na proteção das fronteiras da Amazônia portuguesa perante as constantes ameaças de invasões por parte das potências europeias concorrentes”<sup>38</sup>.

O processo de substituição da mão de obra nativa só se intensificou a partir das medidas estabelecidas pelo Marquês de Pombal, ministro português de D. José I, com o intuito de garantir a conquista e exploração mais eficiente do norte da colônia. É consenso na historiografia que as reformas pombalinas promoveram uma reorientação econômica que transformou o setor produtivo maranhense. As mudanças estavam fundamentadas em três medidas articuladas: a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, a proibição da escravidão indígena e o cerceamento do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos, que culminou na expulsão dos jesuítas. Regina Faria afirma que

---

<sup>36</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial*. 2006, p.103. Vale lembrar que, em 1621, o governo português dividiu sua colônia na América em dois Estados: o do Brasil e o do Maranhão. Este último estava ligado diretamente a Lisboa e abrangia regiões do Maranhão, Pará, Amazonas, Piauí, Ceará, tendo como sede a cidade de São Luís. Depois dessa primeira divisão, outras foram feitas. Em 1654, a região passou a ser denominada de Estado do Maranhão e Grão-Pará. Em 1751 se transformou no Estado do Grão-Pará e Maranhão, até que as duas regiões fossem divididas em Estado do Maranhão e Piauí e Estado do Grão-Pará e Rio Negro, no ano de 1772.

<sup>37</sup> SILVA, Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade to Maranhão*. 2008, p.480.

<sup>38</sup> FERREIRA, André Luís. **Injustos cativeiros**: os índios no Tribunal da Junta das Missões do Maranhão. Belo Horizonte: Caravana Grupo Editorial, 2020, p. 45.

Redimensionando a estrutura administrativa do Estado do Grão-Pará e Maranhão, assegurando o financiamento e escoamento da produção, facilitando o acesso à terra a grandes produtores, criando, enfim, a estrutura necessária, esses governantes imprimiram um novo ritmo na economia da região, cujos efeitos não tardaram a aparecer<sup>39</sup>.

A autora chama atenção, no entanto, para uma certa mitificação do Marquês de Pombal pela historiografia tradicional que o transformou quase em um Midas, responsável, como em um passe de mágica, por retirar o Maranhão da “extrema pobreza” em que vivia. Apesar de ainda hoje a criação da CGCGPM ser vista como um divisor de águas, é mister relativizar a idéia de pobreza extrema na primeira fase da colonização, bem como destacar que o crescimento das exportações foi gradativo<sup>40</sup>. Ao mesmo tempo, cabe salientar, que não ocorreu o completo desaparecimento da mão de obra indígena, que continuou sendo utilizada, estabelecendo-se uma relação de coexistência de trabalhadores indígenas e africanos no Maranhão<sup>41</sup>.

Porém, não se pode ignorar o impulso dado ao tráfico negreiro, nem as demais atividades econômicas, a partir do início da atuação da CGCGPM. Maria Celeste Silva enfatiza que

foi concedido à Companhia do Grão-Pará e Maranhão o monopólio (de 1755-1778) da navegação das rotas comerciais negreiras entre São Luis, Belém, Bissau, Cacheu e Ilhas de Cabo Verde, ou seja, o tráfico de africanos, a venda de mercadorias e a compra de gêneros coloniais (algodão, arroz, drogas do sertão, etc.)<sup>42</sup>.

Nesse contexto de mudanças, o algodão e o arroz tornaram-se os principais produtos de exportação, ambos favorecidos pela conjuntura internacional, uma vez que a Revolução Industrial, que teve como carro chefe a indústria têxtil, exigia cada vez mais matéria prima à medida que inovações técnicas ampliavam a produção. A Guerra de Independência das 13 colônias inglesas também trouxe reflexos para a capitania, pois contribuiu para afastar,

<sup>39</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista: os descaminhos da liberdade**. São Luís: EDUFMA, 2012, p.39-40.

<sup>40</sup> Sobre essa questão ver FARIA, Regina Helena Martins de. *Repensando a pobreza do Maranhão*. 2003.

<sup>41</sup> Ver SALLES, Vicente. **O negro no Pará sob o regime da escravidão**. Brasília: Ministério da Educação; Belém: Secretaria de Estado da Cultura-SECULT; Fundação “Tancredo Neves”, 1988; SOUZA JÚNIOR, José Alves de. **Tramas do cotidiano**. 2012; CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial*, 2006; BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**, 2012; MEIRELES, Marinelma Costa. **“Por meio da justiça e das leis”**: escravos e libertos nos tribunais do Maranhão (1750-1822). Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2018.

<sup>42</sup> SILVA, Maria Celeste G. **Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800**. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Seropédica-RJ. 2010, p.39.

momentaneamente, essa região dos mercados internacionais, favorecendo as exportações de algodão maranhense.

No caso do arroz, Regina Faria destaca que a “... crise da produção de trigo em Portugal e o próprio aumento da população europeia garantiram-lhe o mercado consumidor”<sup>43</sup>. O cultivo e a exportação desses dois produtos possibilitaram o desenvolvimento de uma economia de *plantation* no Maranhão, centrada na grande propriedade, monocultora e escravista, modelo que já se desenvolvia em outras regiões, como as áreas de produção açucareira, desde o início da colonização.

Os resultados das ações empreendidas pela CGCGPM não tardaram a aparecer. No período de 1796 a 1807, as exportações maranhenses representaram 11,7% do que saiu da América portuguesa, atrás apenas de Pernambuco (22,7%), Bahia (26,4%) e Rio de Janeiro (34,2%). O Maranhão estava, portanto, na quarta posição dentre os demais produtores brasileiros no comércio de exportação e importação<sup>44</sup>.

**TABELA 1 – EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO (1768-1800)**

Ano	Quantidade Exportada (sacas)	Ano	Quantidade Exportada (sacas)
1760	130	1781	8.674
1761	385	1782	9.914
1762	436	1783	9.046
1763	731	1784	9.543*
1764	709	1785	9.252
1765	1.504	1786	12.115*
1766	2.245	1787	11.349
1767	2.541*	1788	11.354
1768	4.762	1789	11.891
1769	5.049	1790	11.321
1770	3.445*	1791	12.735
1771	811	1792	14.873
1772	-	1793	13.513
1773	-	1794	19.920
1774	-	1795	27.187

<sup>43</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.33.

<sup>44</sup> ARRUDA, José Jobson de Andrade. A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão. **Revista de História**, São Paulo, n. 119, p. 3-21, dec. 1988. ISSN 2316-9141. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18569>>. Acessado em: 31 de julho de 2018, p.9.

1775	-	1796	24.680
1776	3.602	1797	18.882
1777	6.290	1798	10.287
1778	7.296	1799	30.497*
1779	7.329	1800	28.799*
1780	7.414	--	--

**Fonte:** MESQUITA, Francisco de Assis Leal. **Vida e morte da economia algodoeira no Maranhão: uma análise das relações de produção na cultura do algodão, 1850/1890.** São Luís: UFMA, 1987, p.63.

\*Grande parte dos números apresentados pelo autor é similar aos fornecidos por Jerônimo de Viveiros. Apenas os identificados com asteriscos indicam divergências<sup>45</sup>.

O crescimento das exportações continuou no século XIX. Segundo Thales Pereira, essas mudanças transformaram o Maranhão no maior exportador de algodão do Brasil, entre 1760 (quando ocorreram as primeiras exportações) e a década de 1840 (quando houve um aumento da produção de algodão em outras províncias)<sup>46</sup>. O autor aponta ainda que o algodão era a principal *commodity* da economia maranhense, representando cerca de 80% das exportações entre 1800 e 1821, considerados os “anos dourados do crescimento das exportações”, com índices de 4,1% ao ano. Essas mudanças contribuíram para o aumento da população escravizada. As plantações de algodão que haviam começado nas regiões de Alcântara e Guimarães, localizadas a oeste de São Luís, expandiram-se pelas margens do rio Itapecuru, alcançando Caxias e outras localidades<sup>47</sup>.

As plantações de arroz também avançaram pela capitania. Inicialmente, a população local cultivava o arroz vermelho ou de Veneza<sup>48</sup>. Após a intervenção da CGCGPM, com a distribuição de sementes aos colonos, essa espécie foi substituída pelo arroz branco, chamado da Carolina.

<sup>45</sup> Ver VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão.** São Luís: ACM, 1954, v.3, p. 75.

<sup>46</sup> PEREIRA, Thales Augusto Zamberlan. **The cotton trade and brazilian foreign commerce during the Industrial Revolution.** Tese Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017, p.62. Todas as citações são feitas a partir da minha tradução do seu texto.

<sup>47</sup> Idem, p.84.

<sup>48</sup> De acordo com Judith Carney, o arroz vermelho (*Oryzagalaberrima*) era de origem africana. Ver BEZERRA NETO, José Maia. Resenha. CARNEY, Judith, A. Arroz, tráfico e escravidão: repensando a importância da contribuição africana no mundo Atlântico. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**. Belém, v. 07, Dossiê “História da alimentação e do abastecimento na Amazônia”, p. 170 – 174. maio / 2020, p.172.

**TABELA 2 – EXPORTAÇÃO DE ARROZ DE SÃO LUÍS PARA LIBOA (1760-1778)**

Ano	Arroz (arrobas)	Ano	Arroz (arrobas)
1767	225	1773	57.465
1768	273	1774	59.920
1769	555	1775	109.599
1770	627	1776	75.154
1771	8.113	1777	144.845
1772	30.217	1778	129.032

Fonte: CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Agrícola. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1982, p.30.

Carlos Carvalho classifica o aumento das exportações de arroz como espantoso, resultante não só da introdução de novas sementes, mas também da melhoria do beneficiamento e dos métodos de cultivo<sup>49</sup>. O crescimento levou a construção de moinhos ou fábricas de soque, sendo o primeiro deles instalado em 1766, às margens do rio Anil, na ilha do Maranhão<sup>50</sup>.

Outras atividades econômicas estiveram presentes na expansão da colonização, como a produção açucareira, iniciada em 1622, e a pecuária. A primeira não teve um papel de destaque, naquele momento, embora tenha sido uma atividade permanente ao longo do período colonial e depois dele<sup>51</sup>. Quanto à pecuária, desenvolveu-se em decorrência da frente pastoril que, saindo da Bahia, atravessou o Piauí e chegou ao sul do Maranhão, contribuindo para a ocupação de vastas áreas na parte meridional da capitania<sup>52</sup>.

Assim sendo, quando D. Maria I emitiu a provisão datada de 25 de fevereiro de 1778, decretando a extinção da CGCGPM, o Maranhão já estava plenamente integrado à dinâmica do capitalismo mundial. Havia se transformado num produtor de matérias primas e

<sup>49</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. 1982, p.31.

<sup>50</sup> PAXECO, Fran. **Geografia do Maranhão: a terra, os produtos, as instituições**. São Luís: Tipogravura Teixeira, 1922, p. 218. Esse autor informa ainda que, em 1771, a CGCGPM possuía três moinhos ou fábricas de soque e que trabalhava para instalar mais dez.

<sup>51</sup> Regina Faria destaca que, “Segundo Berredo, a situação da lavoura canavieira no início do século XVIII não era boa. Dos engenhos que existiam no Itapecuru só restavam os mais próximos à sua foz, devido aos constantes ataques dos índios. Nas margens do Munim haveria apenas um, e assim mesmo produzindo pouco açúcar”. Às margens do Mearim, dos seis engenhos de açúcar outrora existentes, só três se mantinham, mas com baixa produtividade. Essa autora informa ainda, que “Os jesuítas também o produziam; quando foram expulsos, em 1759, entre os bens confiscados estavam seis engenhos localizados em São Luís, Alcântara, Guimarães e nas margens dos rios Pindaré, Mearim e Munim”. FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p. 20.

<sup>52</sup> Segundo Bandeira Tribuzi, em 1718 existiam cerca de 120 fazendas na região, “capitaneada por Pastos Bons e Carolina”. TRIBUZI, Bandeira. **Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento**. 2 ed. São Luís: CORECON-MA, 2011, p.35.

gêneros alimentícios e as exportações de algodão e arroz continuaram crescendo, graças ao cenário internacional, uma vez que o prolongamento dos conflitos entre Inglaterra e Estados Unidos, até o início do século XIX, garantiram espaço para a produção maranhense<sup>53</sup>.

## 1.2. Crescimento populacional

O fim da CGCGPM não freou o crescimento econômico vivido pela capitania, nem as mudanças dele decorrentes, como o aumento populacional. Matthias Assunção, analisando os primeiros censos, aponta que, em 1777-78, a população total do Maranhão foi estimada em 47.410 pessoas. Em 1798, esse contingente já tinha aumentado para 78.690, sendo 46,8% de escravizados<sup>54</sup>.

Analisando um mapa populacional, – remetido no ano de 1802, ao Secretário de Estado da Marinha e de Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo Souto, pelo Governador do Maranhão, D. Diogo de Sousa Coutinho –, Marinelma Meireles afirma que em 1801 os pretos e mulatos cativos representavam a maioria da população da capitania com um percentual de 47,8%. Os pretos e mulatos livres eram 31% dos habitantes, enquanto apenas 16,8% eram classificados como brancos e 4,4% como indígenas. Apesar dos números serem incompletos, uma vez que faltaram informações sobre diversas freguesias que absorveram mão de obra escravizada para a agricultura e para a pecuária (Alcântara, Guimarães, Icatu, São Bento de Balsas, Pastos Bons e Tutóia)<sup>55</sup>, é notória a predominância da população cativa, bem como o processo de contínuo crescimento desse segmento.

Antônia Mota e Maísa Faleiros da Cunha apontam para a riqueza, mas também para as limitações desses mapas populacionais. Segundo as autoras, “A documentação apresenta falhas quanto à sua abrangência, uma vez que nem todos os habitantes foram contados, e também quanto às categorias adotadas na classificação no que se refere à cor, fundamental para o entendimento daquela formação social”. Com relação a esse aspecto, esclarecem que se trata de um dos principais problemas, pois, quem não era “branco” nem “preto” foi

---

<sup>53</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.33.

<sup>54</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis: a formação do campesinato numa sociedade escravista – Maranhão – 1800-1850**. São Paulo: Annablume, 2015, p.60.

<sup>55</sup> MEIRELES, Marinelma Costa. **“Por meio da justiça e das leis**. 2018, p.56-58.

classificado como “mulato”<sup>56</sup>. Em uma anotação presente em um mapa analisado por elas, o responsável pela contagem afirmava:

As três classes de habitantes não se podem apurar, por mais escrupulosa que seja a inquirição; porquanto há mulatos quase brancos, mamelucos que precedem de branco e índio, cafuzos de mulato e preto; e mestiços de preto e índio, e que facilmente confundem para a classe mais aproximada de que precedem. Os índios dispersos, por não estarem em suas povoações, vão na classe dos mulatos nas Paróquias<sup>57</sup>.

Além disso, geralmente, não contabilizavam os índios classificados como selvagens/arredios/bravos. O fato de considerar “índios dispersos” como “mulatos”, uma categoria geralmente associada às populações afrodescendentes, chama atenção para a necessidade de se relativizar os números apresentados nesses mapas. De todo modo, essa distorção causa impacto nos números de livres, mas não influencia na contagem da população escravizada.

A expansão da agroexportação significou a distribuição dessa mão de obra por diversas áreas. No que tange à produção de algodão, diferente de culturas como o tabaco, açúcar e outras, ela não se concentrou apenas ao longo do litoral. Carlos Carvalho afirma que, como o algodão se desenvolvia preferencialmente em climas mais secos, “... o algodoeiro penetrou o sertão maranhense, ocupando inicialmente o vale do Munim, as áreas litorâneas do Litoral Norte, até Cururupu, o vale do Itapecuru até Caxias, e um pouco dos rios Pindaré e Mearim”, e, posteriormente, estendeu-se pelo vale do Parnaíba e para os altos cursos desses rios<sup>58</sup>.

No século XIX, as fazendas de algodão já estavam em áreas afastadas dos pólos iniciais. De acordo com Renato Maluf,

A melhor adaptação do algodão a climas secos e o caráter predatório da atividade agrícola da época favoreceram o povoamento do interior maranhense. A expansão das culturas pela contínua incorporação de novas terras acabou dando origem a um movimento de penetração dos colonizadores que se manifestava através da derrubada e queima das matas<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> MOTA, Antonia da Silva; CUNHA, Máisa Faleiros da. No âmago da africanização: pessoas negras e de cor nos mapas populacionais do Maranhão colonial (1798-1821). **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**. Belo Horizonte, v.34, n.3, p.465-484, set./dez. 2017, p. 468.

<sup>57</sup> MAPAS estatísticos da capitania do Maranhão. Biblioteca Pública Benedito Leite. São Luís: Secretaria de Cultura do Estado do Maranhão, 1801. Apud: MOTA; CUNHA, p.469. Optei por atualizar a grafia das citações de textos de época.

<sup>58</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. 1982, p.65.

<sup>59</sup> MALUF, Renato Sérgio J. **A expansão do capitalismo no campo: o arroz no Maranhão**. Dissertação. Mestrado em Economia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1977, p.4.

A região da Ribeira do Itapecuru se tornou a mais importante e mais povoada<sup>60</sup>. Raimundo Gaioso apresenta um mapa populacional, do período de 1803 a 1805, onde especifica sua população livre e escravizada<sup>61</sup>:

**TABELA 3 - POPULAÇÃO DA RIBEIRA DO ITAPECURU (1803-1805)**

Ano	População Geral (%)	Total de livres (%)	Total de escravizados (%)
<b>1803</b>	12.806 (100%)	2.096 (16,36%)	10.710 (83,63%)
<b>1804</b>	13.593 (100%)	2.096 (15,41%)	11.497 (84,58%)
<b>1805</b>	13.672 (100%)	1.897 (13,87%)	11.775 (86,12%)

Fonte: GAIOSO. Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. Pariz: 1818, p.163. Adaptada.

Chama atenção o desequilíbrio entre o número de escravizados e livres. O percentual destes últimos era praticamente irrisório na Ribeira do Itapecuru e seguia um caminho de queda, enquanto o número de escravizados, além de ser extremamente elevado seguia crescendo a cada ano. Esse mesmo autor apresenta ainda a distribuição dos escravizados por sexo:

**TABELA 4 - ESCRAVIZADOS E ESCRAVIZADAS NA RIBEIRA DO ITAPECURU (1803-1805)**

Ano	Escravizados (%)	Escravizadas (%)
<b>1803</b>	6.025 (56,25%)	4.685 (43,7%)
<b>1804</b>	6.302 (54,8%)	5.195 (45,1%)
<b>1805</b>	6.600 (56,1%)	5.175 (43,9%)

Fonte: GAIOSO. Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.163. Adaptada.

Antônia Mota e Daniel Barroso, analisando essa região, no período de 1785 a 1824, afirmam que, quanto maior era a propriedade, maior era o equilíbrio entre os sexos nos plantéis<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> Segundo Regina Faria, nas vésperas da Independência essa região possuía, além das fazendas de algodão, as vilas de Caxias e Itapecuru-mirim e as povoações de Rosário do Itapecuru, Pai Simão, Almeida, Cantanhede, Coroatá, Codó, São Miguel e Trizidela. Ver FARIA, Regina Helena de Martins. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.37.

<sup>61</sup> GAIOSO. Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. Pariz: 1818, p.163.

<sup>62</sup> Nos plantéis que possuíam entre 50 a 99 escravizados o índice era de 42,6 %, chegando a 45,5% nos que possuíam mais de 100. Ver MOTA, Antônia da Silva; BARROSO, Daniel. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n. 176, 2017, p. 2-41, p.30.

Raimundo Gaioso destaca, ainda, a cidade de São Luís e a Vila de Alcântara, como as povoações mais importantes da então capitania. Segundo ele, no ano de 1818 a capital era formada por apenas dois bairros: a Praia Grande ou freguesia de Nossa Senhora da Vitória e a nova freguesia de Nossa Senhora da Conceição. Apesar deste último ser mais extenso e com muitas áreas ainda disponíveis para edificações contava, nesse momento, com uma população diminuta, tendo o bairro da Praia Grande uma maior concentração populacional. Esse autor estimava que a população da cidade devia estar próxima de 30 mil almas e, provavelmente, parte significativa delas era cativa<sup>63</sup>.

Antônio Bernardino Pereira do Lago<sup>64</sup>, no entanto, apontava para uma população bem menor para a capital. Em um artigo intitulado “Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão” afirmava que a ilha contava, no ano de 1819, além das duas freguesias da capital, com as de N. Sra. da Luz do Paço do Lumiar, de São José da Ilha e de São João Baptista da Villa de Vinhaes, contabilizando 17.170 habitantes. Destes, 4.421 eram classificados como brancos, ou seja, 26% do total. Mulatos e pretos formavam um contingente de 11.649 pessoas (67% da população), sendo 3.209 livres e 8.440 escravizados. De acordo com esses números, a população cativa da ilha correspondia a aproximadamente 50% do total e os índios eram apenas 1.100, o que correspondia a 6,4%<sup>65</sup>. Considerando apenas os números da capital, têm-se a tabela a seguir:

**TABELA 5 - POPULAÇÃO DE SÃO LUÍS (1819)**

Freguesia	Branco	Índios	Mulatos Livres	Mulatos Cativos	Pretos Livres	Pretos Cativos	Eclesiásticos	Total
<b>N. S. da Vitória</b>	2.190 (31,28%)	7 (0,09%)	620 (8,85%)	497 (7,09%)	170 (2,42%)	3.479 (49,69%)	38 (0,54%)	7.001 (100%)
<b>N. S. da Conceição</b>	1.664 (21,97%)	174 (2,29%)	1.160 (21,91%)	461 (6,08%)	398 (5,25%)	3.192 (42,14%)	24 (0,31%)	7.573 (100%)
<b>Total</b>	3.854 (26,44%)	181 (1,24%)	2.280 (15,64%)	958 (6,57%)	568 (3,89%)	6.671 (45,77%)	62 (0,42%)	14.574 (100%)

Fonte: LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão**. Apud. Correio Brasiliense, n.26, jan. de 1821, Londres, p.44-55 e 117-125. Adaptada.

<sup>63</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.113-115.

<sup>64</sup> A partir daqui esse autor será mencionado como Pereira do Lago no corpo do trabalho.

<sup>65</sup> LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão**. Apud. Jornal Correio Brasiliense, n.26, jan. de 1821, Londres, p.44-55 e 117-125.

Como se pode ver, a cidade de São Luís, de acordo esses números, estava bem distante das 30 mil almas sugeridas por Raimundo Gaioso. No rodapé do referido mapa, Pereira do Lago colocou a seguinte observação: “Se a esta soma ajuntarmos os Religiosos Conventuais, Soldados aquartelados, Marinheiros a bordo de navios, e Pretos ainda não doutrinados, nem Ladinos, pode avaliar-se a população total da Ilha de 19 a 20.000 almas”<sup>66</sup>.

Segundo os números levantados, os pretos cativos preponderavam e, juntamente com os mulatos nessa mesma condição, compunham a maioria da população (52,34%). O que denota o peso do tráfico nesse contexto. Outra questão divergente entre os dois autores é em relação à freguesia mais habitada. Para Pereira do Lago, a de N.S da Conceição apresentava-se com um número maior de moradores. O contingente de mulatos e pretos livres também se destaca, uma vez que juntos só alcançavam um índice de 19.47%<sup>67</sup>. Em que pesem as limitações e divergências entre esses dois contemporâneos, a predominância da população de cor era marcante tanto na capital como na capitania como um todo.

Retornando as informações disponibilizadas por Raimundo Gaioso, ao tratar da vila de Alcântara, ele afirma que a lavoura dali consistia em “arroz, algodão, e muita farinha; e posto que ela não seja muito considerável, a economia de seus lavradores os faz superiores aos do Itapecuru, e os conserva em muito menor empenho. Tem bons campos de criar, e muito gado”<sup>68</sup>.

Eram para destinos como esses que seguiam os escravizados desembarcados em São Luís. Matthias Assunção destaca que a predominância da economia de *plantation* resultou no estabelecimento de uma “ditadura dos domínios rurais”. Assim, além da capital, praticamente não existiam outras concentrações populacionais significativas na província<sup>69</sup>. Porém, os números apresentados nos censos populacionais disponíveis apontam que, entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, ocorreu um incremento significativo da população, que chegou a ser estimada em 160.000 habitantes em 1814, e em 200.000, no ano de 1819<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão**. 1821, p.44-55 e 117-125.

<sup>67</sup> Idem.

<sup>68</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.163.

<sup>69</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.60-63.

<sup>70</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.35. A autora se baseia nos números coletados no: **Resumo Histórico dos Inquéritos Censitários Realizados no Brasil**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas. 1986, p.123. Em outro trabalho, essa mesma autora enfatiza a precariedade dos levantamentos censitários sobre a população do Brasil à época e destaca a divisão feita pela historiadora Maria Luiza Marcílio, para quem “só em 1872 a história das estatísticas-demográficas do Brasil entrou na *era estatística* com o primeiro recenseamento geral da

Fica evidente que as divergências eram comuns. No levantamento populacional feito em 1821 por Pereira do Lago foram contabilizados 152.893 mil habitantes, divididos em “quatro classes”: brancos – 23.994; “bronzeados ou índios” – 9.687; mulatos – 31.691 (sendo 25.111 livres e 6.580 escravizados) e pretos – 87.262 (9.308 livres e 77.954 escravizados). Nesse cenário, a província contava com 84.534 escravizados, o que correspondia a 55,3% da população<sup>71</sup>. Destes, 19.611 estariam na capital<sup>72</sup>.

Para Mathias Assunção, esse incremento estava relacionado ao intenso tráfico de escravizados e à incipiente imigração nordestina. Esse autor considera, ainda, que a diminuta população indígena contabilizada por Pereira do Lago, provavelmente, era resultado das dificuldades que se impunham a esse tipo de levantamento, uma vez que, nesse contexto, havia a predominância de uma população indígena que continuava resistindo ao domínio português e que, duas décadas antes da Independência, ainda era superior a toda população colonial<sup>73</sup>.

**TABELA 6 - GRUPOS POPULACIONAIS DO MARANHÃO - 1798-1838 (%)**

Qualidade	1798	1821	1838
<b>LIVRES</b>			
<b>Branco</b>	30,7	15,7	19,4
<b>Índios domésticos</b>	5,1	6,3	6,8
<b>Mulatos</b>	15,5	16,4	16
<b>Pretos</b>	1,7	6,1	6,3
<b>Sub-total</b>	53	44,5	48,5
<b>ESCRAVIZADOS</b>			
<b>Mulatos</b>	8,1	4,3	7,5
<b>Pretos</b>	38,9	51	44,1
<b>Sub-total</b>	47	55,3	51,6
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p. 441. Adaptada.

---

população brasileira. Antes, do início da colonização brasileira até os anos de 1760, teria sido a fase *pré-estatística*. Depois de 1760 até 1872 seria a fase *proto-estatística*”. FÁRIA, Regina Helena Martins de. Demografia, escravidão africana e agroexportação no Maranhão Oitocentista. **Ciências Humanas em Revista**. UFMA. CCH, São Luís: 2004, v.2, n.2. p. 79-99.

<sup>71</sup> Pereira do Lago aponta ainda a existência de mais duas classes: “*mestiço*, filho de branco com índia, e *cafuzo*, filho de mulato com preta, mas que nós incluímos os primeiros nos brancos, e os segundos nos mulatos...”. Ver LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001, p.23 e p.86-89.

<sup>72</sup> Em 1821 foram recenseadas 23 freguesias, entre elas as duas que compunham a área urbana da ilha de São Luís. Ver MOTA, Antonia da Silva; CUNHA, Maísa Faleiros da. No âmago da africanização. 2017, p. 471.

<sup>73</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p. 60-61.

Os números indicam oscilações no contingente de brancos, que, no entanto, estavam sempre em menor número quando comparado com o percentual de africanos escravizados.

Esses dois movimentos – o aumento populacional e o incremento das atividades econômicas – contribuíram para o devassamento de novas áreas, fazendo com que a colonização avançasse para o interior do continente com uma produção que não estava voltada exclusivamente para a agroexportação, mas, direcionava-se, também, para o abastecimento do mercado interno. No litoral, as vilas de Icatu e Guimarães se destacavam como produtoras: a primeira, de madeiras e sabão de andiroba e a última, de pescado, aguardente, açúcar e farinha. A vila de Brejo, no baixo curso do rio Parnaíba, além do cultivo do algodão, produzia arroz, milho e aguardente, comercializando-os no mercado interno<sup>74</sup>.

Os cativos eram utilizados independentemente do produto cultivado ou do direcionamento da produção. Matthias Assunção afirma que, no caso do Maranhão, “... a *plantation* de algodão não era a única unidade de produção que combinava latifúndio e trabalho escravo”<sup>75</sup>. Thales Pereira reforça essa compreensão ao afirmar que, em 1822, “havia 5.000 pessoas em Mearim, entre elas 2.000 escravos, cultivando cana-de-açúcar, bananas, laranjas e café”<sup>76</sup>.

A disseminação e transformação dos cativos africanos na principal força de trabalho, tanto no campo, como na cidade, só foi possível graças ao desenvolvimento do tráfico negreiro. Como pontua Luiz Felipe de Alencastro: “A dinâmica do comércio atlântico negreiro torna a reprodução mercantil dos escravos mais rápida e mais efetiva que a reprodução demográfica, eventualmente gerada nas famílias cativas dos engenhos e das fazendas luso-brasileiras”<sup>77</sup>. Irei me ater agora, de forma mais específica, sobre o desenvolvimento dessa atividade no Maranhão.

### 1.3. O tráfico transatlântico

No raiar do novo século, o Maranhão avançava economicamente, contava com um contingente significativo de escravizados e o tráfico negreiro continuava sendo a principal fonte de reposição de sua mão de obra. No entanto, as mudanças em curso na Europa não deixaram de causar reflexos por estas bandas. Com o fim das guerras napoleônicas,

<sup>74</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.37.

<sup>75</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.177.

<sup>76</sup> PEREIRA, Thales Augusto Zamberlan. **The cotton trade and brazilian foreign commerce during the Industrial Revolution**. 2017, p.86.

<sup>77</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**. 2000, p.148.

gradativamente, “... o mercado mundial se tornou mais integrado por meio do livre comércio, da emergência de nações consumidoras, do desenvolvimento de novas técnicas produtivas e dos créditos centralizados nas mãos dos banqueiros londrinos”<sup>78</sup>. Robin Blackburn afirma que “... o livre-comércio favorecia as transações com a zona das *plantations* e impulsionava a escravidão, assim como os intercâmbios com as *plantations* certamente favoreciam a migração e a reprodução do capital, de maneira que auxiliaram na industrialização”<sup>79</sup>.

Como consequência, os países centrais da economia mundial se tornaram dependentes da importação de produtos, como algodão, açúcar e café, produzidos pelo Sul dos Estados Unidos, Cuba e Brasil. Tais mudanças contribuíram para que estes últimos se inserissem na ordem mundial do livre mercado dentro de uma dinâmica denominada por Tâmis Parron de “hiperespecialização produtiva”, na qual, ao mesmo tempo em que se estreitava o leque de produtos se aumentava a base de trabalhadores<sup>80</sup>.

Esse mesmo autor aponta, ainda, que a partir de 1770, os sistemas coloniais foram sendo minados em favor da economia mundial de livre mercado e que essas mudanças também perpassaram pela escravidão, contribuindo para o desmonte do sistema escravista em áreas economicamente significativas. Algumas regiões, – como o sul dos Estados Unidos, Cuba e o Brasil –, no entanto, resistiram à onda abolicionista por muito tempo: “Mais do que isso, essas três sociedades genuinamente escravistas revolucionaram suas forças produtivas justamente durante a crise da escravidão colonial”. O sul dos Estados Unidos recorreu a uma política de reprodução de mão de obra, enquanto Brasil e Cuba optaram pela ampliação do tráfico negreiro<sup>81</sup>.

Como apontam João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa, “... o tráfico atlântico de escravos africanos se constituía uma atividade estruturante da forma de ser do império português nos diferentes quadrantes do mundo no século XVIII...”<sup>82</sup>. Considero que ele continuou tendo um peso relevante nas primeiras décadas do século XIX, apesar das ações efetivas para seu fim em diversas partes do mundo, como sua total proibição na Grã-Bretanha em 1807.

---

<sup>78</sup> PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil – 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p.26.

<sup>79</sup> BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão? In: MARQUESE, Rafael e SALLES, Ricardo (Org.). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, p.41.

<sup>80</sup> Nos Estados Unidos, outros produtos perderam espaço para o algodão; em Cuba, o açúcar e, no Brasil, o café tornaram-se predominantes. Ver PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil**. 2011, p.27.

<sup>81</sup> Idem, p.25- 26.

<sup>82</sup> FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima. Introdução. In:FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). **Na trama das redes: política e negócios no império português – séculos XVII-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p.13.

Luís Henrique Tavares afirma que o cativo era uma mercadoria que puxava outras. Se, na lógica mercantil, era trocado por produtos como magotes e barricas de fumo, no contexto da expansão do capitalismo dos anos de 1820 a 1840, esse comércio se tornou mais complexo e sofisticado. Esse autor considera que as trocas diretas de fumo, aguardente e açúcar foram desaparecendo e, em seu lugar, “... foram se firmando operações econômicas complexas, que agora exigiam bancos, moedas fortes (dobrões espanhóis de ouro e dólares norte-americanos de prata) e cada vez mais manufaturados...”<sup>83</sup>. A esse respeito, diz Robin Blackburn:

As *plantations* escravistas e seu suprimento pelo comércio atlântico de escravos criaram uma forte demanda por todos os tipos de manufatura de metal, desde barras de ferro a armas de fogo para a compra de escravos na África, os grilhões para uso durante o tráfico transatlântico, e também as enxadas e facões para uso dos escravos na América. A galopante demanda por metal era como uma corrente de ar que avivava as chamas da industrialização<sup>84</sup>.

Ao mesmo tempo em que sofria sérios ataques, o tráfico negreiro se adaptava ao novo momento econômico e continuava sendo fundamental para a manutenção da escravidão e, no Maranhão, não era diferente<sup>85</sup>. De acordo com os números apresentados por Matthias Assunção houve um crescimento significativo no tráfico de escravizados após o fim da CGCGPM<sup>86</sup>. Considerando que o período de 1778-1800 recobre pouco mais de duas décadas, tem-se uma média aproximada de cerca de 17.500 cativos por década, o que demonstra tanto sua continuidade em uma dinâmica crescente, como um salto vertiginoso nas duas décadas seguintes, seguido de uma queda acentuada a partir de 1820.

---

<sup>83</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. SP: Ed. Ática, 1988, p.28.

<sup>84</sup> BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão?. 2016, p.41.

<sup>85</sup> Essas mudanças levaram alguns autores a classificar esse período como uma segunda escravidão. Segundo Robin Blackburn, o termo “tem sido adotado por historiadores dos regimes escravistas que floresceram nas Américas no século XIX, sobretudo no Sul dos Estados Unidos, no Brasil e em Cuba entre 1800 e 1860, e que encontraram sua ruína pouco tempo depois (1865-1888). Tal termo evidencia o fato de que a escravidão nas Américas não se enfraqueceu e terminou no período pós-colonial”. Pelo contrário, foi intensificada. “O resultado foi uma nova escravidão americana, que reformulou e reorganizou a instituição”. BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão?. 2016, p.13. Além desse autor, Tâmis Parron, Dale Tomich, Rafael Marquese e Ricardo Salles também tem discutido sob essa ótica. Ver MARQUESE, Rafael; Ricardo SALLES (Orgs.). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016 e PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil**. 2011.

<sup>86</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.447.

**TABELA 7 - IMPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS AFRICANOS PARA SÃO LUÍS DO MARANHÃO - TRÁFICO INTERNO E TRANSATLÂNTICO**

Ano	Absoluto	%
Até 1755	3.000	2,3%
1755-1777	12.000	9,1%
1778-1800	35.000	26,5 %
1801-1811	26.000	19,7%
1812-1820	41.000	31,1%
1821-1846	15.000	11,3
<b>Total</b>	<b>132.000</b>	<b>100</b>

Fonte: ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. *De caboclos a bem-te-vis*. 2015 p.447.

O período entre 1812 e 1820 corresponde à maior entrada de escravizados africanos. Como se pode observar na tabela 8, as três primeiras décadas desse século apresentaram médias crescentes nas exportações de algodão, apesar de algumas oscilações, comuns nesse tipo de atividade.

**TABELA 8 - EXPORTAÇÕES DE ALGODÃO EM PLUMA DO MARANHÃO - MÉDIAS QUINQUENAIS**

Quinquênio	Total (saca)	Média anual
1801-1805	192.788	38.557
1806-1810	212.096	42.219
1811-1815	252.932	50.589
1816-1820	340.481	68.096
1821-1825	256.030	51.206
1826-1830	306.701	61.340

Fonte: CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)*. 1982, p.59.

Carlos Carvalho destaca que a expansão da *plantation* algodoeira no Maranhão foi facilitada pela relativa simplicidade de sua produção<sup>87</sup>. Com a abundância de terras, o maior custo se referia à aquisição de mão de obra, daí a relação constante entre ampliação da lavoura e o tráfico, como se pode ver nas tabelas 7 e 8. Esse mesmo autor afirma ainda que, no período de 1812 a 1816, a importação de escravizados correspondia a cerca de 19% do valor total das importações do Maranhão, índice que alcançaria 30% no período de 1817 a 1821<sup>88</sup>.

Infelizmente, não disponho de números tão precisos para as exportações de arroz, uma vez que essa atividade ainda carece de pesquisas aprofundadas. Entretanto, Regina Faria

<sup>87</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. *De caboclos a bem-te-vis*. 2015, p.64.

<sup>88</sup> Idem, p.141.

destaca que “Sua produção cresceu continuamente alcançando o seu pico em 1816, quando foram exportadas 417.617 arrobas”<sup>89</sup>. Os viajantes Spix e Martius, que estiveram no Maranhão no início desse século, pontuam que a produção anual girava em torno de 560.000 a 580.000 alqueires, podendo chegar a 600.000, sendo uma terça parte dessa produção exportada e o restante empregado, principalmente, na alimentação dos cativos. Dizem que, em 1821 foram exportadas 284.721 arrobas desse produto<sup>90</sup>. De acordo com Regina Faria, as exportações de arroz começaram a cair exatamente nesse ano. Comenta, porém, que infelizmente não há “... informações na historiografia, nem nas fontes primárias impressas mais conhecidas, sobre o seu desempenho nas três décadas seguintes”<sup>91</sup>. E continua:

As exportações de algodão e arroz do Maranhão, que tinham passado por um processo contínuo de crescimento, da segunda metade do século XVIII até as duas primeiras décadas do século XIX, enfrentavam uma forte concorrência internacional quando da implantação do Império brasileiro. O fim da chamada Segunda Guerra de Independência dos Estados Unidos (1812-1815) havia possibilitado a retomada da produção deste país, o qual voltou a ser um dos grandes produtores mundiais destes dois produtos<sup>92</sup>.

Os números apresentados por Matthias Assunção para a entrada de cativos africanos (Tabela 7), referem-se tanto ao tráfico transatlântico quanto ao interno. Numa tentativa de distingui-los, mapeei as viagens realizadas e a quantidade de escravizados que entraram no Maranhão nas primeiras três décadas do século XIX, registradas na Database.

**TABELA 9 - ESCRAVIZADOS VINDOS DA ÁFRICA (1801-1830)**

Ano	Viagens	Escravizados	Ano	Viagens	Escravizados	Ano	Viagens	Escravizados
1801	3	1.059	1811	7	2.375	1821	6	1.399
1802	5	2.059	1812	3	1.298	1822	7	1.760
1803	3	1.105	1813	3	1.043	1823	6	1.418
1804	10	4.351	1814	2	945	1824	0	0
1805	5	2.212	1815	4	1.378	1825	2	872
1806	11	3.887	1816	3	564	1826	4	820
1807	7	2.427	1817	6	1.983	1827	5	1.561

<sup>89</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.33.

<sup>90</sup>SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. Spix e Martius. BH: Ed.Itatiaia; São Paulo: Ed.USP, 1981, p.287.

<sup>91</sup>Segundo Regina Faria, os números sobre a exportação de arroz “Só voltam a ser mencionadas de 1856 em diante, quando o arroz exportado correspondia a um quinto das exportações do quinquênio de 1815 a 1819, período em que foram mais elevadas”. Ver FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.55.

<sup>92</sup> Idem, p.54.

<b>1808</b>	2	825	1818	8	2.649	1828	1	150
<b>1809</b>	5	2.003	1819	9	1.923	1829	2	250
<b>1810</b>	6	2.284	1820	5	1.812	1830	4	1.422
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>22.212</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>15.970</b>	<b>-</b>	<b>37</b>	<b>9.652</b>

Fonte: Database (1801-1830).

Sintetizando, foram realizadas 144 viagens no período de 1801-1830, responsáveis por desembarcar 47.834 escravizados no Maranhão. Mathias Assunção apresenta números bem maiores<sup>93</sup>, considerando só os números por ele apresentados, entre 1801-1820, teríamos 67 mil escravizados. Limitando as informações da Database a esses marcos temporais, chegaríamos a um contingente de 38.612 escravizados, uma diferença de 9.652 cativos entrando no Maranhão. Como ele se refere às duas modalidades de tráfico, esse resultado poderia levar a se pensar que este número corresponderia às entradas via tráfico interno. Mas, como enfatizei, o autor utiliza outras fontes. Fica explícita a dificuldade para se chegar a quantitativos precisos. De todo modo, o que interessa aqui é muito mais compreender a dinâmica de funcionamento dessa atividade do que almejar números exatos.

Há uma oscilação tanto no que se refere à quantidade de viagens anuais quanto ao número de cativos desembarcados. A primeira década do século registra a maior quantidade deles entrando no porto de São Luís e marca, ao mesmo tempo, o início de um processo de decréscimo nesses números que se acentua de forma significativa na terceira década, quando apenas 9.652 escravizados são desembarcados, ou seja, uma redução de 39,56% quando comprada à década anterior, segundo a Database.

Para Robert Conrad, “o receio de que houvesse uma quebra no fluxo de trabalhadores cativos da África contribuiu para um crescimento sem precedentes no número de chegadas de africanos em portos de São Luís do Maranhão ao norte até São Paulo, ao sul”<sup>94</sup>. De acordo com esse autor, há registros de que cerca de 45 mil escravizados tenham chegado ao Rio de Janeiro, apenas no ano de 1828<sup>95</sup>. Em um artigo conjunto, Manolo Florentino, Alexandre Ribeiro e Daniel Silva afirmam que,

Vislumbrando o fim do tráfico, mas, ao mesmo tempo, demonstrando grande capacidade de arregimentação de recursos, as elites escravocratas do Rio de Janeiro, de Salvador e do Recife passaram à compra desenfreada de africanos, antes mesmo da ratificação do tratado de reconhecimento da emancipação política. Na esteira da

<sup>93</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.447.

<sup>94</sup> CONRAD, Robert. **Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil**. SP: Ed. Brasiliense, 1985, p. 77.

<sup>95</sup> Idem, p.78.

corrida por braços então desencadeada, o comércio de homens para estes portos cresceu como nunca<sup>96</sup>.

O Maranhão, como se pode ver, já vinha reduzindo sua participação no tráfico. Mas, apesar de não apresentar números absolutos estratosféricos, quando comparado aos de outras províncias<sup>97</sup>, também vivenciou um crescimento do desembarque de africanos nos anos de 1827 e 1830, alcançando um índice de 90,36% de aumento no primeiro caso, quando comparado ao ano anterior, e o vertiginoso crescimento de 468,8%, levando-se em conta a quantidade de escravizados que entraram na província no ano de 1829. Desta feita, a ampliação no volume das importações de cativos que ocorreu em outras áreas do país em decorrência da proximidade do fim do tráfico, previsto no tratado assinado entre o Brasil e a Inglaterra, em 1826, também foi, proporcionalmente, significativo no Maranhão.

É difícil precisar as causas das oscilações na quantidade de escravizados que entraram na província. As mudanças no cenário internacional, destacadas anteriormente, e seus impactos no Maranhão podem justificar, em parte, a redução da importação de cativos na terceira década do século. Considerando os registros de exportação do algodão, Carlos Carvalho afirma que, após uma fase de crescimento na última década do século XVIII e nas duas primeiras do século XIX, as exportações começam a oscilar a partir da Independência<sup>98</sup>. No entanto, o quinquênio 1826-1830 apresenta um crescimento das exportações de algodão e arroz em relação ao quinquênio anterior (Tabela 8).

Uma análise mais precisa dependeria do acesso às exportações gerais para poder relacioná-las, ou não, com a redução do número de escravizados comprados. Tal questão ainda demanda estudos mais aprofundados. De todo modo, o Maranhão se manteve como comprador de escravizados nessas três primeiras décadas do século XIX, participando do circuito do tráfico negreiro que integrava Europa, África e América. Nesse período, o porto de Lisboa, foi de longe, o maior ponto de partidas de navios negreiros para a capitania/província, configurando um modelo de tráfico triangular, como fica claro nas informações abaixo:

---

<sup>96</sup>FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (SÉCULOS XVIII e XIX). *Revista Afro-Ásia*, n.31. 2004, p. 83-126, p.97.

<sup>97</sup> Robert Conrad apresenta alguns números para o Rio de Janeiro e a Bahia. Ver CONRAD, Robert. *Tumbeiros*. 1985, p. 76-78.

<sup>98</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)*. 1982, p.47

**TABELA 10 – LOCAIS DE INÍCIO DAS VIAGENS TRANSATLÂNTICAS PARA O MARANHÃO (1801-1830)**

Local	Quantidade	Escravizados desembarcados
Lisboa	73	26.383
Pernambuco	11	3.235
Rio de Janeiro	9	3.322
Bahia	7	3.019
Maranhão	7	2.603
Cabo Verde	4	887
Havana	1	215
São Tomé e Príncipe	1	38
Não identificado	31	8.132
<b>Total</b>	<b>144</b>	<b>47.834</b>

Fonte: Database (1801-1830).

O tráfico triangular de cativos era uma particularidade do norte da colônia. Benedito Barbosa, analisando a primeira metade do século XVIII, aponta que:

O tráfico estabelecido para a Amazônia obedecia a uma rota triangular tendo como pontos de referência Lisboa, África e o Estado do Maranhão, posto que as embarcações com mercadorias saíam de Portugal até as costas africanas, permutavam esses produtos com escravos, rumavam à região amazônica, e posteriormente retornavam a Lisboa carregando as drogas do sertão<sup>99</sup>.

Marley Silva, ao analisar o tráfico transatlântico para o Grão-Pará, reforça esse aspecto, ao afirmar que nesse comércio “a Europa fornecia os navios e as mercadorias, a África a mercadoria humana e as plantações da América Colonial as matérias que seriam enviadas a metrópole”, caracterizando o chamado tráfico triangular, modelo seguido pela CGCGPM<sup>100</sup> e, conseqüentemente, também implantado no Maranhão.

Nas outras partes do território, no entanto, ocorreu o desenvolvimento de um comércio bilateral de escravizados. De acordo com Daniel Domingues Silva, a maior parte dos africanos trazidos para o Brasil por comerciantes luso-brasileiros embarcou em navios que

<sup>99</sup> BARBOSA, Benedito Carlos Costa. **Em outras margens do atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH). Universidade Federal do Pará. Belém. 2009, p.79-80.

<sup>100</sup> SILVA, Marley Antonia Silva da. **A extinção da Companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777 – 1815)**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2012, p.103-104.

havam iniciado a viagem em portos locais como Rio de Janeiro, Salvador e Recife<sup>101</sup>. Jean-Baptiste Nardi afirma que devido a problemas internos e ao enfraquecimento do poder político português no período da União Ibérica os “brasileiros” tiveram que buscar mão de obra escravizada na África com recursos próprios<sup>102</sup>. Porém, naquele período, ao norte da colônia, como já mencionado, desenvolveu-se uma dinâmica diferenciada:

Se no Rio de Janeiro a Coroa não teve uma participação ativa no comércio, fato que possibilitou aos traficantes desenvolverem seus negócios, em que a maior parcela dos lucros permanecia na cidade, na Amazônia a presença portuguesa foi constante. Ela manteve a estrutura econômica em todos os setores, inclusive na organização do comércio negreiro, já que os moradores sem recursos financeiros capazes de patrociná-lo ficavam na dependência do poder real<sup>103</sup>.

Esse é um dos aspectos que justifica a predominância do porto de Lisboa como ponto de partida das viagens negreiras voltadas para o abastecimento dessa região. Durante a atuação da CGCGPM apenas 8 viagens não se iniciaram nesse porto. Estas saíram diretamente da costa da África e foram responsáveis pelo desembarque de 1.160 escravizados no Maranhão.

Para o ano de 1778, mas não pude precisar se antes ou depois do fim da CGCGPM, encontrei 10 viagens originadas em portos brasileiros, que levaram para o porto de São Luís 533 escravizados<sup>104</sup>. Após o fim da companhia monopolista, mais precisamente no período entre 1779-1799, os números apontam um maior equilíbrio entre as viagens saídas do porto de Lisboa e as provenientes dos portos de Salvador e Recife, os mais envolvidos no tráfico, na segunda metade do século XVIII<sup>105</sup>. Tais mudanças chamam atenção para o dinamismo que caracterizou o tráfico para essa região e para a concorrência que passou a haver entre aquele porto português e os brasileiros, naquele momento.

Apesar disso, é possível constatar, através dos números da Tabela 10, que nas duas primeiras décadas do século XIX, o Maranhão continuou contando, principalmente, com as embarcações saídas de Lisboa para se abastecer de mão de obra escravizada. O tráfico entre essas duas praças foi caracterizado, ao longo desse período, por fases de oscilação e

---

<sup>101</sup> SILVA, Daniel Domingues da. Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico. In: GUEDES, Roberto (Org.). **África, brasileiros e portugueses: séculos XVI-XIX**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013, p.55.

<sup>102</sup> NERDI, Jean Baptiste. **Sistema Colonial e tráfico negreiro: novas interpretações da História Brasileira**. Campinas, São Paulo: Pontes, 2005, p.28.

<sup>103</sup> BARBOSA, Benedito Carlos Costa. **Em outras margens do atlântico**. 2009, p.97.

<sup>104</sup> Os portos africanos são: Bissau (4); Cabo Verde (2); Cacheu (1) e Benguela (1). Os portos brasileiros são: Bahia (4); Pernambuco (3); Rio Grande do Norte (1); Parnaíba (1) e Rio de Janeiro (1). Ver Database, 1755-1799.

<sup>105</sup> Foram 61 viagens iniciadas em Lisboa, 42 em Pernambuco e 35 na Bahia. Ver MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico Transatlântico e Procedências Africanas no Maranhão Setecentista**. 2006, p.128.

crescimento, como se pode observar ao esmiuçar as viagens negreiras, iniciadas em Lisboa e finalizadas no Maranhão.

**TABELA 11 - VIAGENS TRANSATLÂNTICAS INICIADAS EM LISBOA COM DESTINO AO MARANHÃO (1801-1827)**

Ano	Viagens	Escravizados	Ano	Viagens	Escravizados	Ano	Viagens	Escravizados
1801	2	706	1810	4	1.458	1819	1	203
1802	3	1.168	1811	5	2.122	1820	2	633
1803	-	-	1812	3	1.298	1821	3	778
1804	8	3.187	1813	2	884	1822	4	484
1805	3	988	1814	2	945	1823	-	-
1806	5	1.601	1815	4	1.378	1824	-	-
1807	7	2.427	1816	-	-	1825	-	-
1808	1	472	1817	2	723	1826	1	133
1809	5	2.003	1818	5	2.022	1827	1	414

Fonte: Database (1801-1830).

Assim como nas demais atividades, são perceptíveis os impactos dos eventos políticos na dinâmica do tráfico, como enfatiza Jaime Rodrigues.

Observada a partir da conjuntura das primeiras décadas do século XIX, a presença de comerciantes de escravos para o Brasil baseados em Portugal passaria por mudanças importantes, advindas dos compromissos assumidos pela Coroa lusa em relação ao tráfico transatlântico de escravos frente às exigências britânicas nessa questão. Acordos assinados em 1815 e em 1817 [...], bem como a transformação do Brasil em Reino Unido a Portugal em 1815, o retorno da Corte a Lisboa em 1821, a independência brasileira em 1822 e seu reconhecimento em 1825 demarcaram um novo contexto para o tráfico negreiro em termos legais e internacionais<sup>106</sup>.

Em 1808, ano da vinda da família real para o Brasil, por exemplo, apenas uma viagem iniciada em Lisboa, visando o abastecimento de mão de obra para o Maranhão, foi registrada. Provavelmente, em decorrência das turbulências ocorridas nesse momento. No ano seguinte foram retomadas havendo a realização de 5 viagens. Essa atividade segue em expansão até o ano de 1812. A partir daí, percebe-se um declínio no número de escravizados transportados em viagens iniciadas em Lisboa, ocorrendo apenas alguns picos nos anos de 1815 e 1818, com uma queda brusca no ano de 1819 e a interrupção diante de um novo evento político: o processo de Independência do Brasil.

<sup>106</sup> RODRIGUES, Jaime. “Neste tráfico não há lugar reservado”: traficantes portugueses no comércio de africanos para o Brasil entre 1818 e 1828. *Revista História* (São Paulo), v.36 e38, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-436920170000000039>. Acessado em 14 de outubro de 2019, p.2.

O ano de 1822 marca a saída de cena do porto de Lisboa, enquanto principal ponto de partida de navios negreiros para o Maranhão. As viagens são suspensas nos três anos seguintes, voltando a ser registradas em 1826 e 1827 com apenas 1 viagem em cada ano, com o desembarque de um número reduzido de cativos. Posso inferir que, com a emancipação política do país, ocorreu um rearranjo no tráfico transatlântico de escravizados para o Maranhão. A partir desse momento, são os traficantes das praças do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Maranhão que se tornaram predominantes. Essa dinâmica se manterá até o fim dessa atividade comercial, como se verá adiante.

Retornando aos números da tabela 10, depois de Lisboa, os portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia são os maiores fornecedores de escravizados para o Maranhão. Apesar de Pernambuco ter mais viagens registradas (11), que o Rio de Janeiro (9), este último porto é responsável por um número um pouco maior de africanos desembarcados<sup>107</sup>.

Vale frisar que, quando comparados com os registros do século XVIII, a presença mais significativa do Rio de Janeiro não deixa de ser uma novidade. Apesar de esse porto ter concentrado 80% dos cativos importados pelo Brasil entre 1700 e 1850<sup>108</sup>, no Maranhão, pelo menos no período entre 1755 e 1799, ele não teve uma atuação relevante (encontrei apenas duas viagens registradas)<sup>109</sup>. Naquele momento eram os portos de Pernambuco e Bahia que ocupavam o primeiro e segundo lugar, respectivamente, como principais fornecedores de cativos para a província maranhense.

Outra mudança foi a presença do Maranhão como porto de partida de viagens transatlânticas, com 7 viagens, responsáveis pela entrada de 2.603 cativos. Há indícios de outras viagens, que não aparecem na Database, como veremos a frente, o que sugere uma ação mais intensa de comerciantes locais nessa atividade. Contradizendo a afirmação de Jerônimo de Viveiros:

Do Maranhão não há notícia de que alguém tivesse explorado o negócio dos tumbeiros. Esperavam os *fôlegos vivos* em nossas plagas e que aí fossem expostos à venda, para então comprá-los. Com este processo, lucravam menos, é certo, porém não se aventuravam aos prejuízos da mortandade da travessia do Atlântico<sup>110</sup>.

Deduzi que ocorreu nas primeiras décadas do século XIX um novo ordenamento do tráfico negreiro; outros portos passaram a atuar ou intensificaram sua ação no envio de escravizados para os portos maranhenses, como acabei de apontar.

<sup>107</sup> Pernambuco foi responsável pelo desembarque de 3.235 escravizados e o Rio de Janeiro 3.322.

<sup>108</sup> RODRIGUES, Jaime. “Neste tráfico não há lugar reservado”. 2017, p.2.

<sup>109</sup> Ver Database, 1755-1799.

<sup>110</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.87.

No que diz respeito aos locais de compra de escravizados destinados ao Maranhão, encontrei os seguintes registros:

**TABELA 12 - PORTOS DE ORIGEM DAS VIAGENS E LOCAIS DE COMPRA DE ESCRAVIZADOS NA ÁFRICA (1801-1830)**

Início da viagem	LOCAIS DE COMPRA							SI**
	Bissau	Cacheu	Cabo verde	Luanda	Benguela	Moçambique	Outros*	
Lisboa	28	24	3	9	3	2	4	
Pernambuco	1			6		1	3	
Rio de Janeiro				6	1	1	1	
Bahia				6			1	
Maranhão				3	2		1	1
Cabo Verde	2	1	1					
Havana							1	
São Tomé			1					
Sem informação	10	3	4	9	2		2	
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>4</b>		<b>1</b>

Fonte: Database 1801-1830

\*Inclui portos que foram citados apenas uma ou duas vezes: Rio Congo (1), Cabinda (1), Camarões (1), Malembo (2), Ambriz (1), Benim (2), Cabo Lopez (1), Gabão (1), Guiné Portuguesa (1), São Tomé e Príncipe (2).

\*\* Sem informação.

Os entrepostos comerciais pareciam bem definidos. As embarcações saídas de Lisboa compravam cativos, principalmente, em Bissau e Cacheu, enquanto os traficantes brasileiros concentravam suas compras em Luanda. Mas havia viagens que fugiam desse roteiro, como uma saída de Havana e outra de São Tomé.

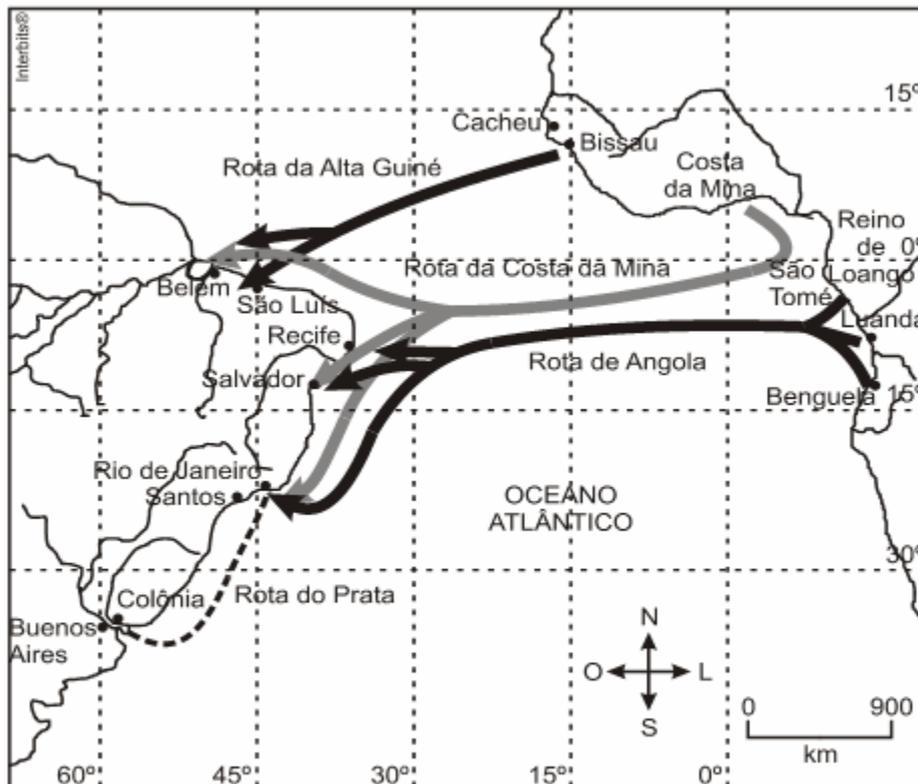
Os números demonstram que os cativos vinham, majoritariamente, de rotas do Atlântico Norte<sup>111</sup>. Reinaldo Barroso Jr., ao analisar o tráfico transatlântico de mão de obra para o Maranhão, referente a 1770-1800, afirma que os portos de Bissau e Cacheu tinham conexões constantes com o porto de São Luís e que as trocas eram muitas e com retorno mercantil para ambas as partes<sup>112</sup>. Ao que parece tais relações comerciais persistiam nas primeiras décadas do século XIX, já que os dois portos se mantiveram entre os principais locais de embarque de escravizados para o Maranhão. O crescimento da participação de Angola no comércio de

<sup>111</sup> Bissau, Cacheu e Cabo Verde ficavam ao norte e faziam parte da rota da Alta Guiné/Senegâmbia. Enquanto os portos angolanos de Luanda, Cabinda, Malembo e Benguela se situavam no Atlântico sul. Já Moçambique, localizado na costa Oriental da África, em perspectiva numérica, não forneceu muitos cativos ao Brasil ou ao comércio mundial do tráfico. Agradeço a historiadora Marley Silva pelas informações.

<sup>112</sup> BARROSO JR. Reinaldo dos Santos. **Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009, p.68.

gente, representada pelos portos de Luanda, Cabinda, Benguela e Malembo, no entanto, mostrava que mudanças estavam ocorrendo.

### MAPA 1 – TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA O BRASIL – SÉCULO XVII E XVIII.



ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 250.

Considerando as viagens realizadas no período entre 1779-1800, das 216 registradas na Database, apenas 119 tem o local principal de compra identificado. Entre estas, somente 10 tem portos de Angola como fornecedores, sendo responsáveis por 3.710 de um total de 24.102 cativos desembarcados, ou seja, apenas, 15,39%. Os portos de Bissau (51,33%) e Cacheu (26,62%) eram predominantes<sup>113</sup>.

Analisando os números disponíveis na Database, nas três primeiras décadas do século XIX, é perceptível um maior equilíbrio entre esses portos, mas, com um aumento significativo da participação angolana. Considerando apenas os que vieram dessas três localidades temos a entrada de 41.448 escravizados, sendo 43,94% de Angola, 32,76% de Bissau e 23,29% de

<sup>113</sup> Database 1779-1800.

Cacheu. A proibição do tráfico ao norte da linha do Equador, em 1815, tem um papel crucial nessa mudança. Os dados compilados por Walter Hawthorne comprovam essa assertiva:

**TABELA 13 – ESTIMATIVAS DO TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA O MARANHÃO (1801-1842)**

REGIÕES DE PROCEDÊNCIA											
Período	Mina		Alta Guiné e Cabo Verde		África Centro-Ocidental e São Tomé		Moçambique		Outras partes do Brasil		TOTAL
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
<b>1801-1815</b>	599	1,8	21.770	65,7	6.571	19,8	531	1,6	3.664	11,1	33.135 (100,0%)
<b>1816-1842</b>	831	4,0	4.874	23,5	14.388	69,3	668	3,2	–	–	20.761 (100,0%)

Fonte: HAWTHORNE, Walter. **From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830.** Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 52-53. Adaptada.

Marley Silva aponta que no Pará ocorreu um processo de “angolização” do tráfico ainda no século XVIII.

Ao isentar o pagamento de impostos na alfândega de Luanda, o comércio entre Angola e Pará, que tinha como mercadoria principal africanos vitimados pela escravidão, se intensifica progressivamente. A partir de 1794, Angola torna-se o maior fornecedor de escravizados ao Pará<sup>114</sup>.

No Maranhão, apesar do aumento da participação angolana, no início do século, quando comparado ao período anterior, fica nítido que o tráfico ao norte foi reduzido, mas não abandonado. Mais a frente se verá que muitos traficantes tentavam burlar a legislação afirmando vir de portos ao sul, onde o tráfico era permitido, o que pode indicar entradas maiores de escravizados vindos das regiões ao norte do Equador do que os registros apontam<sup>115</sup>.

No que diz respeito a entrada de africanos, utilizei, principalmente, os números da Database, mas estes podem ter sido ainda maiores que os aqui apresentados. Pereira do Lago fornece elementos que fortalecem essa hipótese, uma vez que os números informados

<sup>114</sup> SILVA, Marley Antonia da Silva da. **Nas correntes do Atlântico Norte e Sul.** 2020, p.100.

<sup>115</sup> Entre 1815-1830 entraram: 11.659 escravizados vindos de Angola; 1.199 de Bissau e apenas 1.210 de Cacheu. Database, 1801-1830.

por ele ultrapassam em 12.459 os africanos contabilizados na Database para o mesmo período.

**TABELA 14 - ENTRADA DE ESCRAVIZADOS DA ÁFRICA NO MARANHÃO (1812-1821)**

Ano	DATABASE	LAGO
	Escravizados	Escravizados
1812	1.298	992
1813	1.043	1.221
1814	945	1.592
1815	1.378	2.692
1816	564	2.615
1817	1.983	5.797
1818	2.649	3.377
1819	1.923	4.784
1820	1.812	2.381
1821	1.399	1.718
<b>Total</b>	<b>14.710</b>	<b>27.169</b>

Fonte: Database; LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico geográfica da Província do Maranhão**. São Paulo: Editora Siciliano, 2001, p.116-119.

Ao refletir sobre as disparidades existentes nos levantamentos sobre o tráfico de escravizados, Matthias Assunção chama atenção para o fato de alguns estudos não considerarem informações apresentados por autores contemporâneos como João Antônio Garcia de Abranches<sup>116</sup> e o próprio Pereira do Lago, que publicaram suas obras em 1822, e também Maria Graham, que escreveu um diário relatando sua estada no Brasil nos anos de 1821, 1822 e 1823<sup>117</sup>. Trata-se, segundo ele, de “... não considerar as estatísticas agregadas, ou seja, fontes que não detalham viagens específicas de negreiros”<sup>118</sup>.

Matthias Assunção enfatiza que os autores mencionados tinham acesso a outros documentos, como os levantamentos feitos por órgãos sediados em São Luís, e destaca haver registros que também fornecem informações sobre o tráfico, como os referentes à

<sup>116</sup> A partir daqui esse autor será mencionado no corpo do trabalho como Garcia de Abranches.

<sup>117</sup> Ver ABRANCHES, João Antônio Garcia de. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão**. Lisboa: Tipografia Rollandiana, 1822; LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001; GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956. Comparando os trabalhos, percebe-se que os três apresentam números similares. Pereira do Lago (2001) parece ser o autor do levantamento, Garcia de Abranches (1822) reproduz os dados somando as entradas do tráfico atlântico e interno, com algumas pequenas divergências, e Maria Graham (1956), apenas reproduz a tabela elaborada pelo primeiro.

<sup>118</sup> ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.67.

cobrança de impostos, pois a Coroa encontrou nesse comércio uma nova fonte de receitas<sup>119</sup>. O acesso a essas fontes pelos contemporâneos pode justificar as diferenças identificadas nos números, como as apresentadas acima.

A Tabela 14 aponta ainda que houve, de 1815 a 1819, o desembarque crescente de cativos africanos, com algumas poucas oscilações, sendo os anos de 1817 e 1819, de acordo com Pereira do Lago, os que tiveram a maior entrada<sup>120</sup>. A partir de 1820, a Database e Pereira do Lago, apresentam uma queda na chegada de escravizados, tendência que se manterá na terceira década do século XIX e nas posteriores.

Após a análise dos números e de algumas características desse comércio, passo agora, a adentrar um pouco mais nessas viagens e na vida dos comerciantes envolvidos no tráfico de carne humana.

#### 1.4. Viagens e comerciantes

Como já mencionado, ainda na década de 1810, o Maranhão passa a ser um dos pontos de partida de viagens destinadas ao comércio de escravizados. Na Database encontrei o registro de 7 viagens que ocorreram entre 1817 e 1820, sem muita regularidade<sup>121</sup>. As compras foram realizadas nos portos angolanos de Luanda, Benguela e Malembo e foram responsáveis pelo desembarque de 2.603 cativos no porto de São Luís<sup>122</sup>.

Segundo José Maia Bezerra Neto, a partir de 1815, com a proibição do tráfico ao norte do Equador, ocorreu uma maior participação de comerciantes residentes em São Luís ou de outros portos brasileiros, contribuindo para que “... no período situado entre as décadas de 1820 a 1830, o comércio de escravos africanos para o Maranhão estivesse então efetivamente interligado ao circuito do tráfico de escravos do Atlântico Sul”<sup>123</sup>. Embora represente um percentual pequeno no conjunto total das viagens transatlânticas que desembarcaram escravizados no Maranhão, registradas na Database, os números confirmam a posição defendida pelo referido autor.

---

<sup>119</sup> De acordo com Alencastro: “Tais rendas provêm dos direitos de saída dos portos africanos, dos direitos de entrada nos portos brasileiros, ‘donativos’, ‘preferências’, ‘alcavalas’ e outras taxas sucessivamente cobradas sobre os cativos”. Em 1809, foi criada a “meia-sisa” que definia a cobrança de 5% sobre a compra e a venda de escravizados no Brasil, medida que garantia lucros significativos. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**. 2000, p.35.

<sup>120</sup> Considerando os números da Database as maiores entradas ocorrem nos anos de 1817 e 1819.

<sup>121</sup> Ocorreu 1 viagem em 1817, 2 em 1820 e 1 viagem por ano em 1821, 1823 e 1827. Ver Database 1801-1830.

<sup>122</sup> Foram 3 viagens para Luanda; 2 para Benguela; 1 para Malembo e 1 sem o local de compra identificado.

<sup>123</sup> BEZERRA NETO. José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**. 2012, p.30.

Daniel Silva afirma que os comerciantes luso-brasileiros que atuavam no tráfico alimentavam uma vasta economia regional ao organizar suas expedições para efetuar a compra de escravizados: construção de navios, recrutamento da tripulação, aquisição de produtos locais e de outras partes do mundo eram alguns exemplos disso<sup>124</sup>. A saída de navios negreiros do Maranhão sugere que havia certo dinamismo na economia local, capaz de garantir as condições para que tais expedições ocorressem.

Entre as embarcações que fizeram percursos para o Maranhão, a *Marquês de Pombal*, comandada pelo capitão Inácio José Felix, foi a única a fazer duas viagens: uma ocorreu em 1820, tendo sido comprados 390 cativos em Luanda, dos quais 353 desembarcaram no Maranhão. A segunda ocorreu no ano de 1821. Dessa vez, foram adquiridos 342 subjugados a escravidão em Benguela, sendo que 284 desceram na capitania. A embarcação fizera uma parada anterior em Pernambuco, onde 5 escravizados foram desembarcados. Essa foi a única viagem negreira que partiu do Maranhão e tem registro de dois portos de desembarques.

Encontrei três viagens, iniciadas em outros lugares, no período em análise, que desembarcaram sua “carga humana” em mais de um porto<sup>125</sup>. Diego Santos chama atenção para esse aspecto. Ao rastrear os itinerários de viagens transatlânticas para o Grão-Pará e Maranhão, concluiu que o tráfico ocorria tanto com navios vindos diretamente da África, quanto com aqueles que fizeram desembarques em outros portos costeiros – como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro –, antes de chegar aos portos do Norte da América portuguesa<sup>126</sup>.

Os casos mencionados acima não parecem se tratar da venda de escravizados que não foram absorvidos pelo primeiro porto de desembarque, mas de uma transação comercial pré-estabelecida, quem sabe até mesmo com uma divisão da carga previamente definida. Todavia, como já mencionei, foram poucos os casos semelhantes identificados nessa documentação.

Na Database, nenhuma das viagens iniciadas no Maranhão tem registro do nome do proprietário das embarcações. Mas, ao consultar os Registros de Proprietários de Navios

<sup>124</sup> SILVA, Daniel Domingues da. *Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos*. 2013, p.55.

<sup>125</sup> Em 1826, o navio *9 de Março* saiu de Cabo Verde, comprou cativos em Cacheu e Bissau, aportou na Bahia, sem desembarcar escravizados, e de lá seguiu para o Maranhão onde deixou 107 dos 119 cativos embarcados na África. A viagem iniciada em Pernambuco, no ano de 1828, foi diferente: após comprar escravizados em Luanda, desembarcou 140 deles em Pernambuco e seguiu viagem para o Maranhão onde aportou com 150 cativos. Em 1829, outra embarcação, também saída de Pernambuco, veio de Luanda com 492 escravizados, desembarcou 207 em seu porto e seguiu para o Maranhão com 234 cativos. Ver Database 1801-1830.

<sup>126</sup> SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasileiras*. 2013, p.52.

foi possível identificar 4 deles<sup>127</sup>: a escuna *Maria*, pertencia aos acionistas da Sociedade Precatória de Cabo Verde; a *Tejo de Lisboa* a José Antônio da Silva Bastos e os brigues *Marquês de Pombal* e *Triunfo da Inveja* a Antonio José Meireles<sup>128</sup>, Ferreira e Companhia, reconhecido e rico comerciante local<sup>129</sup>.

Luisa Cutrim tem a trajetória desse comerciante como objeto de análise de sua dissertação de mestrado. A autora o classifica como integrante da elite mercantil do Maranhão. Era proprietário de embarcações, prédios e casas em áreas urbanas; tinha contratos de arrematação e atuava também no tráfico negreiro<sup>130</sup>. Antonio Meirelles também mantinha relações comerciais com a praça de Belém<sup>131</sup>.

Considerando as informações contidas nos Registros de Proprietários de Navios, o brigue *Triunfo da Inveja*, enquanto esteve sob o domínio de Antonio Meireles, realizou 6 viagens, entre os anos de 1817 e 1823. Dessas, 4 foram destinadas a portos angolanos<sup>132</sup>. Além dessa embarcação, a firma desse comerciante possuía outras 17, registradas no período de 1809 a 1833<sup>133</sup>. Algumas delas realizavam viagens internas para destinos como Pernambuco, Ceará, Rio de Janeiro, Pará e Tutóia. Outras faziam viagens para Lisboa, Liverpool, além das que seguiam para o continente africano. Dentre as viagens realizadas por suas embarcações, além das citadas acima, identifiquei mais 5 destinadas a portos africanos, sendo que nenhuma delas tem registro na Database. A sumaca *Patrocínio*, por exemplo, seguiu para Bissau, em 1814, e Angola, em 1817; em 1818, o brigue *Vulcano* se dirigiu para Cabinda, com escala no Rio de Janeiro; o brigue *Minerva* foi para Angola, com escala em Benguela, em 1818 e o brigue *Bom Caminho* fez uma viagem com destino a Cabinda e Rio de Janeiro, em 1819<sup>134</sup>. Levando em conta que todas tinham como objetivo o tráfico de

<sup>127</sup> CÓDICES. Proprietários de navios. Fundo: Secretaria de Governo. Livros: 1321 (1809-1822) e 1344 (1822-1833). APEM. Essa documentação será doravante citada como: CÓDICES. Proprietários de navios.

<sup>128</sup> A partir daqui esse comerciante será mencionado no corpo do trabalho como Antonio Meireles.

<sup>129</sup> O brigue *Triunfo da Inveja* aparece no registro, em 1809, como propriedade de Joaquim Pedro [Genuíno] Junior e José [?] da Silva e Cia. Em 1817, Antonio José Meireles aparece como seu proprietário, sendo a embarcação incorporada, em 1819, ao patrimônio da sua nova firma Antonio José Meireles, Ferreira e Cia. Não foi possível identificar o proprietário da galera *Providência*. CÓDICES. Proprietários de navios.

<sup>130</sup> CUTRIM, Luisa Moraes Silva. **A alma do negócio**. 2017, p.8.

<sup>131</sup> O comerciante, estabelecido em Belém, José Castro de Pereira Guimarães outorgou uma procuração no ano de 1821 em que declarou Antonio Jose Meirelles Ferreira & Companhia e João José Fernandes do Rego & Companhia como seus representantes em São Luís. LOPES, Siméia de Nazaré. **As rotas do comércio do Grão-Pará: negociantes e relações mercantis (c. 1790 ac. 1830)**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013, p. 236.

<sup>132</sup> Das 4 viagens registradas nessa fonte, apenas 1 está registrada na Database. Trata-se da que ocorreu no ano de 1823, quando essa embarcação comprou escravizados em Malembó. Ver CÓDICES. Proprietários de navios; Database, 1801-1830.

<sup>133</sup> CÓDICES. Proprietários de navios.

<sup>134</sup> Idem.

escravizados, a análise dessa documentação demonstra que podem ter ocorrido mais viagens partindo do Maranhão do que aquelas que se tinha conhecimento até então. O que denota que a atuação de Antonio Meireles e sua firma, no tráfico negreiro, pode ter sido mais intensa do que informa a Database.

Vale destacar, que a ação dele não se limitava ao porto maranhense. Encontrei três viagens iniciadas em Lisboa associadas a esse comerciante. Duas foram realizadas pelo já citado bergantim *Triunfo da Inveja*. Em 1818, essa embarcação chegou ao porto de São Luís com 352 escravizados adquiridos em Luanda. Fez o mesmo percurso no ano de 1822, quando 131 cativos foram embarcados naquele porto, dos quais apenas 38 chegaram ao Maranhão, número que chama atenção. O registro aponta um único local de desembarque, o que em tese excluiria a possibilidade de parte da “mercadoria” ter sido desembarcada em outro porto. Porém, não identifiquei qualquer notícia ou informação que pudesse justificar uma perda de cerca de 71% da “carga”. Os aparentes prejuízos que esse bergantim pudesse ter trazido a Antonio Meireles, Ferreira e Cia., não impediram que, nesse mesmo ano, essa firma enviasse o brigue *Bom Caminho* para Luanda, de onde partiu com 484 escravizados, conseguindo desembarcar 441 deles no porto de São Luís<sup>135</sup>.

Luisa Cutrim menciona que Antonio Meireles foi “citado no Jornal do Comércio, do Rio de Janeiro, como signatário de embarcações saídas da África”, como a escuna *Arcenia*, que partiu do porto de Malembo, em 1827 (com 372 escravizados) e o já conhecido bergantim *Marquês de Pombal*, vindo de Cabinda (com 334 escravizados)<sup>136</sup>. Ele também tem seu nome na lista formulada por Manolo Florentino de consignatários de navios negreiros com destino ao porto do Rio de Janeiro, que tiveram suas embarcações atacadas por piratas. Em 1830, o navio *Ceres*, vinha de Ambriz, quando teve 61 cativos roubados. Esse mesmo autor classifica Antonio Meireles como um dos 17 maiores traficantes de africanos para o porto do Rio de Janeiro<sup>137</sup> e afirma que ele atuava, principalmente, nas praças de Ambriz, Molembo, Cabinda e Ilha de Moçambique, tendo realizado 18 viagens no período de 1824-1830<sup>138</sup>.

Expulso do Maranhão no ano de 1823, em virtude de questões políticas relativas ao contexto da Independência, Antonio Meireles foi enviado para o Rio de Janeiro, onde, possivelmente, permaneceu até 1824, retornando ao Maranhão no ano seguinte<sup>139</sup>. Apesar

<sup>135</sup> Database 1801-1830.

<sup>136</sup> CUTRIM, Luisa Moraes Silva. **A alma do negócio**. 2017,p.81-82.

<sup>137</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. SP: Ed. UNESP, 2014, p.249-254.

<sup>138</sup> O referido autor lista as viagens realizadas entre 1811-1830, mas as de Antonio Meireles se concentram no período entre 1824-1830. Ver FLORENTINO, Manolo. *Idem*, p.278.

<sup>139</sup> CUTRIM, Luisa Moraes Silva. **A alma do negócio**. 2017,p.48.

disso, parece ter optado por manter na corte a base das suas atividades no tráfico negreiro, não havendo registro algum de viagens realizadas por sua firma para portos maranhenses após 1822. Um parente próximo dele, Antonio Jozé Meirelles Sobrinho, comentou ser: “o comércio do meu tio com a África o mais ativo dele, pois quatro ou seis navios estão continuamente ocupados naquela carreira”<sup>140</sup>.

Jaime Rodrigues ao analisar permissões para que navios partindo de Lisboa pudessem traficar escravizados africanos com destino ao Brasil, entre os anos de 1818 e 1828, também nos dá pistas sobre a atuação de Antonio Meireles. Para confirmarem seus pedidos de passaportes os proprietários precisavam apresentar testemunhas. Esse autor observa que a interação entre os comerciantes envolvidos no tráfico era comum e que com frequência atuavam “justificando os pedidos de passaportes de seus companheiros traficantes”. Foi o que fez Antônio Francisco da Silva, comerciante estabelecido em Lisboa, que testemunhou para três embarcações pertencentes à firma de Antonio Meireles entre os anos de 1821 e 1822<sup>141</sup>. Segundo o autor, aquele comerciante mantinha negócios há cerca de vinte anos com os donos do *Bom Caminho*, e além de testemunhar para o *Marquês de Pombal* “... atuava por esses anos como correspondente dos senhorios do *Triunfo da Inveja*”. Não é possível saber se o *Bom Caminho* pertenceu a Antonio Meireles durante todo esse tempo, mas, pelo menos nos anos mencionados, os dois traficantes mantinham relações comerciais.

Essa atuação em diversas praças fazia parte da dinâmica do tráfico. Segundo João Pedro Marques:

O empreendimento escravista estava então na vanguarda da modernidade, recorrendo aos mais sofisticados meios de comunicação e de financiamento, operando (ou podendo operar) de uma forma complexa — nomeadamente através de sociedades com acionistas espalhados por vários países — e apoiando-se numa rede de participantes que se estendia da Europa à África e às Américas<sup>142</sup>.

Nesse momento, não havia ainda uma visão negativa acerca dos que atuavam nessa atividade. Pelo contrário, ser traficante era sinônimo de prestígio. Como destaca Roberto Guedes<sup>143</sup>, “No início do século, pertencer à elite econômica significava estar envolvido com o tráfico de escravos, com a usura, ter aplicações em imóveis urbanos e possuir negócios transatlânticos”. Isso fica claro no relato do ex-oficial do Exército imperial, C. Schichthorst, recrutado no contexto da consolidação da Independência, que, ao falar sobre as experiências

<sup>140</sup> Apud. CUTRIM, Luisa Moraes Silva. **A alma do negócio**. 2017, p. 81.

<sup>141</sup> RODRIGUES, Jaime. “Neste tráfico não há lugar reservado”, 2017, p.10.

<sup>142</sup> MARQUES, João Pedro. Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX. **Análise Social**, Lisboa, v.36, n. 160, p. 609-638, 2001, p. 610.

<sup>143</sup> GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes. 2015, p.344.

vividas no Rio de Janeiro, entre 1824 e 1826, disse: “Os traficantes de escravos são considerados os negociantes mais ricos da cidade. Habitam quase exclusivamente as ruas do Valongo, do Aljube e algumas outras, nas proximidades do porto”. Para esse autor, muitas de suas casas poderiam ser consideradas verdadeiros palácios<sup>144</sup>.

Parece mesmo que até as condições das viagens ainda não eram questionadas. Um artigo publicado no jornal *Farol Maranhense*, de 27 de fevereiro de 1828, assinado por “O constitucional”, relata a chegada da sumaca *Pombinha*, que viera da Bahia para Parnaíba, mas acabou atracando em São Luís, com recrutas que deveriam seguir para o sul. Seu autor faz uma narrativa das precárias condições de viagem que não seriam comparáveis, segundo ele, nem mesmo às do tráfico negreiro: “... ainda desde que se comercia em escravos da costa d’Africa não vi chegar a este ponto numa embarcação daquele lote, em que se metesse tanta gente, e nem com tal mortandade”. Segundo o artigo, “... o comerciante audacioso nos seus interesses, só trata de meter a bordo das embarcações, aquele número de escravos em que elas são arqueadas, bons mantimentos, e dá as providências necessárias para que sejam bem tratados”<sup>145</sup>. Condições completamente distintas das que teriam sido oferecidas aos recrutas. Percebe-se, claramente, uma visão positiva do tráfico e daqueles envolvidos nessa atividade. Para o autor do referido artigo, esses se preocupavam em garantir boas condições de viagens, mesmo que fosse para proteger seu negócio.

Os investimentos no tráfico eram elevados, bem como a possibilidade de possíveis prejuízos. Os ataques de piratas e naufrágios se apresentavam como alguns dos riscos a que esses comerciantes estavam expostos. Em um ofício destinado ao desembargador João Francisco Leal, em 1818, o Governador e Capitão General do Maranhão solicitava que a tripulação do brigue português *Rei do Brasil*, que trazia cativos de Bissau, fosse convocada para prestar depoimento sobre o ataque sofrido por um corsário espanhol<sup>146</sup>. A tripulação foi socorrida pela escuna americana *Dant* que os trouxe até o porto. As autoridades informavam, poucos dias depois, que corsários haviam tomado a polaca<sup>147</sup> *Carlota*, que vinha do Porto de

---

<sup>144</sup> SCHLICHTHORST. C. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826)**: uma vez e nunca mais - contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2000, p.135-136.

<sup>145</sup> AO REDATOR. *Farol Maranhense*, 27 de fev., 1828, nº11, p.58, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital. Disponível em: <https://bdigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Todos os jornais utilizados nesta pesquisa foram consultados no referido site. A fim de evitar repetições desnecessárias, as notas posteriores não trarão o endereço digital.

<sup>146</sup> OFÍCIO destinado ao desembargador João Francisco Leal. Registro de ofícios, portarias e bandos do Governador e Capitão General da Capitania do Maranhão. Série: Registros de correspondência do Governo do Estado do Maranhão com diversas autoridades. Livro 60 (1817-1819). Maranhão, 9 de novembro de 1818. Fl.171, doc.1787. APEM.

<sup>147</sup> Navio de dois ou três mastros.

Angola, e aproveitavam os episódios para apontar a necessidade de uma embarcação de guerra naquele porto para evitar os ataques<sup>148</sup>.

O paquete *Intrépido* gerou sérios prejuízos quando, segundo César Marques, naufragou no dia 2 de outubro de 1814 nos baixos da Ilha de Sant’Ana. Todos os 398 escravizados faleceram. Os únicos sobreviventes da tragédia teriam sido o mestre, o contramestre e seis marinheiros<sup>149</sup>. De acordo com a Database, essa embarcação pertencia a Bernard Clamouse e saiu de Lisboa sob o comando do capitão Gregório Dias de Medeiros para Cacheu, onde comprou 179 escravizados que “pereceram com o navio”<sup>150</sup>. No registro, o nome do Maranhão não aparece como destino, talvez porque a embarcação não tenha conseguido alcançá-lo. Com exceção da divergência no número de cativos embarcados, as demais informações conferem com as mencionadas por César Marques. Essa embarcação estava habituada a esse percurso, realizou 9 viagens entre 1802 e 1813, todas sob o comando do mesmo capitão, que por pouco não pereceu com ela no ano de 1814.

Em 1827, foi a vez de Antonio Meireles ter prejuízos com um naufrágio. O brigue *Minerva* sucumbiu nas proximidades da vila de Guimarães, fazendo chegar às suas praias os cadáveres de 42 escravizados e cinco marinheiros. O documento não traz informações sobre a origem da embarcação, mas, o Registro de Proprietários de Navios informa que a viagem foi para Angola com escala em Benguela<sup>151</sup>.

A possibilidade de prejuízo fazia parte do negócio e eles não eram pequenos em um acontecimento como esse. Manolo Florentino afirma que o risco de perder escravizados e até mesmo as embarcações era enfrentando por todos os traficantes. Sobreviver nessa atividade, no entanto, dependia da capacidade de absorver os vultosos prejuízos: “Daí que, ao menos em tese, os grandes traficantes, aqueles cuja participação são de modo algum eventual, estivessem em posição menos desconfortável, mesmo levando-se em consideração que alguns pudessem se arruinar”<sup>152</sup>. Em outro trabalho, referindo-se à Bahia, no ano de 1803, Manolo Florentino e demais autores afirmam, que:

---

<sup>148</sup> OFÍCIO ao Secretário dos Negócios da Marinha informando-lhe sobre a entrada da escuna americana Dant. Registro da correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Série: Registros de correspondência do Governo do Estado do Maranhão com diversas autoridades. Livro 292 (1812-1821). São Luís do Maranhão, 30 de novembro de 1818. Fl. 35v-36, doc. s/n. APEM. A atuação de corsários não era novidade, Marinelma Meireles aponta a atuação de franceses na costa maranhense em fins do século XVIII. Ver “*Por meio da justiça e das leis*”. 2018, p.160-162.

<sup>149</sup> MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão**. 3ªEd. São Luís: Edições AML, 2008, p.767.

<sup>150</sup> Essa viagem está registrada na Database sob o número 46398.

<sup>151</sup> CÓDICES. Proprietários de navios.

<sup>152</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. 2014, p.157.

Na Bahia, com os 10:059\$496 réis empregados no custeio da viagem do bergantim Ceres para a Costa da Mina, em junho de 1803, podia-se adquirir o Engenho do Macaco, na Freguesia de São Gonçalo da Vila de São Francisco da Barra, com todas as suas casas, ferramentas, gado, cavalos, carros de boi, plantações de cana e moenda, e ainda assim sobrariam quase três contos de réis<sup>153</sup>.

Apesar dos 11 anos de diferença, é provável que tais valores continuassem sendo elevados o que fazia com que o tráfico transatlântico fosse uma atividade limitada a poucos comerciantes. No caso do Maranhão, esse grupo deveria ser ainda mais restrito. Além de Antonio Meireles, Caetano José Teixeira também atuou como traficante transatlântico de escravizados. Em um processo movido por ele no ano de 1811, se apresentava como negociante matriculado na Real Junta de Comércio, cavaleiro da Ordem de Cristo e Tesoureiro Geral da Junta Real da Fazenda do Maranhão<sup>154</sup>. Manolo Florentino afirma que era comum essa relação entre os traficantes e o Estado:

O empresário traficante ampliava seu raio de ação e sua fortuna, não apenas mediante alianças matrimoniais e afetivas. Ele estava, ainda, profundamente ligado ao Estado, ocupando postos de grande destaque, a partir dos quais podia consolidar seu prestígio entre a alta burocracia e alcançar privilégios tais como arrematações de impostos e sesmarias<sup>155</sup>.

Tanto Antonio Meireles como Caetano Teixeira se incluíam nessas condições. Há indícios de este último ter atuado nessa atividade desde o fim do século XVIII até a segunda década do novo século<sup>156</sup>. De acordo com Siméia Lopes, ele era estabelecido em São Luís, mas mantinha constantes relações comerciais com a praça de Belém. Seria um dos negociantes que atuavam no circuito mercantil que interligava Belém, São Luís e Lisboa<sup>157</sup>.

Embora seu nome não apareça nos registros da Database na primeira década do século XIX, essa ausência não significa que ele não estivesse atuando no comércio de escravizados. Entre os anos de 1811 e 1813, Caetano Teixeira moveu alguns processos, na Justiça

<sup>153</sup> FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil. 2004, p. 98-100.

<sup>154</sup> ASSINAÇÃO de 10 dias. Maranhão, 18 de março de 1811. Caetano José Teixeira/ Reverendo Cônego João José Barroso. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Serie: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821), Doc. 2.645. APEM.

<sup>155</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. 2014, p.217.

<sup>156</sup> Ele é indicado como proprietário de embarcação em 4 viagens vindas de Cacheu, entre 1792 e 1797, responsáveis por desembarcar 891 escravizados em São Luís e por 6 viagens na segunda década do século XIX. Ver Database.

<sup>157</sup> Essa autora destaca que no contexto da crise entre Portugal, França e Inglaterra que culminou com a vinda da família real para o Brasil, Caetano Teixeira recebeu, em fins de 1807, cartas de Portugal em que seus sócios orientavam que não enviasse navios enquanto a situação não se estabilizasse, encaminhamento que foi repassado ao seu sócio em Belém. Na correspondência, o comerciante informa ter enviado anteriormente cargas de carne e sal e solicita *drogas do sertão*. Não são mencionados escravizados, pelo menos nos documentos utilizados pela referida autora. LOPES, Siméia de Nazaré. **As rotas do comércio do Grão-Pará**. 2013, p. 235-241.

Eclesiástica, contra religiosos que não honraram seus pagamentos em compras de cativos feitas nos anos de 1810<sup>158</sup>.

Diferente de Antonio Meireles, ele não parece ter atuado em nenhuma viagem iniciada no Maranhão. Nos registros em que ele aparece o porto de partida foi, principalmente, Lisboa<sup>159</sup>, onde possuía relações comerciais. Em 1811, a galera *Nossa Senhora de Santo Antonio* partiu daquele porto para Bissau, onde embarcou 530 escravizados, dos quais 472 chegaram ao Maranhão. Essa mesma embarcação realizou viagens nos anos de 1812 e 1813. Na primeira, comprou 530 cativos em Cacheu, 472 chegaram ao destino. Na segunda, seguiu para Bissau, onde adquiriu 492 escravizados, dos quais 412 desembarcaram. Nas três viagens, a galera foi comandada por Ricardo José de Sá.

Caetano Teixeira desaparece dos registros por 3 anos e retorna em 1817, quando a galera *Carlota* saiu da Bahia para Luanda e ali arrematou 530 escravizados, dos quais 472 chegaram ao porto maranhense. Em 1818, foi a galera *São Pedro Águia* que aportou com 473 cativos, dos 530 que haviam partido de Luanda. Em 1819, sua última viagem registrada na Database, ele se associou a João Pereira Barreto para trazer, na escuna *São João Vitorioso*, 228 escravizados comprados em Cacheu, dos quais 203 chegaram ao destino.

Segundo os números da Database, Caetano Teixeira foi responsável pelo desembarque de 2.504 escravizados no Maranhão. Infelizmente, não tenho tantas informações sobre ele, mas, consultando os Registros de Proprietários de Navios, encontrei-o como dono de 9 embarcações que realizavam viagens internas para portos como Pará, Bahia, Ceará e Rio de Janeiro, entre outros, e também para portos britânicos, portugueses e africanos<sup>160</sup>. As embarcações *Santa Ana Águia* e *Carlota*, por exemplo, seguiram nos anos de 1814 e 1815, respectivamente, para o porto de Bissau; em 1818, seu bergantim *São José Rey do Brasil* viajou para Cabo Verde e Bissau. Caetano Teixeira morreu entre 1818 e 1819. Seu nome aparece no registro de um navio em 1818 e no ano seguinte uma embarcação aparece como sendo “propriedade do casal do falecido Caetano José Teixeira”.

Considerando apenas as informações contidas na Database é possível perceber que os dois comerciantes citados não foram os únicos e, no caso de Antonio Meireles, nem os mais destacados a atuar no comércio de escravizados no Maranhão. Mas se adicionarmos as viagens para a África contidas nos livros de Proprietários de Navios, e partirmos do

<sup>158</sup> A Justiça Eclesiástica julgava os delitos cometidos por clérigos seculares, tanto na esfera judicial como nos assuntos considerados de natureza eclesiástica. Porém, não estava restrita a eles, uma vez que leigos também poderiam ser julgados. Ver MEIRELES, Marinelma Costa. “*Por meio da justiça e das leis*”. 2018, p.48 e 63.

<sup>159</sup> Apenas uma viagem, no ano de 1817, saiu da Bahia.

<sup>160</sup> CÓDICES. Proprietários de navios.

princípio de que elas foram viagens negreiras, ambos iriam, possivelmente, para o topo da lista<sup>161</sup>.

**TABELA 15 - PROPRIETÁRIO/NÚMERO DE VIAGENS PARA ÁFRICA (1801-1830)**

Proprietário da embarcação	Viagens	Escravizados desembarcados
<b>João José Dias</b>	7	3.305
<b>Bernard Clamouse</b>	6	2.772
<b>Caetano José Teixeira</b>	5	2.301
<b>Antônio José Pinto</b>	6	910
<b>Antônio Xavier</b>	3	1.179
<b>Antônio Simões da Costa</b>	3	1.059
<b>Antônio José Meireles, Ferreira e Cia.</b>	3	832
<b>João Pereira Barreto</b>	3	684
<b>Raimundo Xavier</b>	3	1.059
<b>José Bento Garcês e Francisco Xavier Fernandes Nogueira</b>	3	1.059
<b>Manoel Bento Dias Ferreira, Francisco Ribeira da Cunha e Nicolau dos Santos.</b>	2	945
<b>Antônio José Pinto e João Pereira Barreto</b>	1	231
<b>Antônio José Pinto e João Antônio Coelho</b>	1	224
<b>Caetano José Teixeira e João Pereira Barreto</b>	1	203
<b>Aparecem em apenas uma viagem</b>	19	4.680
<b>Sem proprietário identificado</b>	76	25.729
<b>Total</b>	<b>142</b>	<b>47.172</b>

Fonte: Database 1801 -1830.

<sup>161</sup> Antônio Meireles e Caetano Teixeira teriam feito 13 e 8 viagens, respectivamente. Nesse caso, considerei apenas aquelas em que eles aparecem registrados como únicos proprietários de embarcação na Database, como exposto na Tabela 15. Ver CÓDICES. Proprietários de navios.

Apesar dos números acima indicarem que nem sempre ter feito uma quantidade maior de viagens significava ser responsável por mais cativos desembarcados, acredito ser possível classificar esses dois comerciantes como grandes traficantes.

Entre as viagens identificadas na Database que possuem o registro dos proprietários de embarcações predominam as com um único dono<sup>162</sup>. Aqueles que fizeram o maior número de viagens, algumas vezes, se uniram a outros comerciantes. Esse foi o caso de Antonio José Pinto, que aparece como proprietário em 6 viagens e associou-se em duas, uma com João Antonio Coelho e outra com João Pereira Barreto. Esse último teve uma viagem em consórcio com Caetano José Teixeira.

Esse tipo de associação de comerciantes era uma prática comum desde o século XVIII e parece ser mais freqüente em viagens em que os proprietários aparecem nos registros apenas uma vez, indicando que pessoas de menor cabedal se uniam nesses empreendimentos. Nos casos citados acima, no entanto, se trataram de viagens entre comerciantes consolidados na praça maranhense. Em um único caso temos a união de três comerciantes que juntos realizaram 2 viagens. Outra particularidade é o fato de Antonio José Dias, ser também identificado como capitão em 5 das 7 viagens que realizou. Sob esse aspecto Manolo Florentino aponta que não era incomum capitães e mestres dos negreiros patrocinarem algumas expedições, uma vez que desempenhavam importância vital para a concretização do negócio<sup>163</sup>. Esse autor destaca ainda que “muitos participavam diretamente de sua organização, nas tripulações dos tumbeiros, nas capturas, vendas e revendas dos cativos entre outras etapas”<sup>164</sup>.

Além de Antonio Meireles e Caetano Teixeira encontrei ainda informações sobre Antônio José Pinto, apontado por César Marques como cirurgião. Em 1813, seu nome foi citado em decorrência de uma epidemia de bexiga que começava a se alastrar pela capital. Esta, segundo o governador Paulo José da Silva Gama, seria consequência “... como sempre acontece, da entrada da escravatura que aqui se vinha vender”. Foi nomeado cirurgião para atuar no lazareto do Bonfim para onde foram enviados todos os “bexigosos”. Em 1815, estava exercendo o mesmo cargo na Santa Casa de Misericórdia<sup>165</sup>.

<sup>162</sup> Manolo Florentino chama atenção para o fato de que “em virtude do alto investimento inicial, muitas entradas de negreiros que nos jornais aparecem consignadas a apenas um empresário estavam provavelmente consignadas a um grupo de sócios”. Ver FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. 2014, p.159.

<sup>163</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. 2014, p.161.

<sup>164</sup> Idem, p.159.

<sup>165</sup> MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão**. 2008, p. 740 e 761.

A associação entre epidemias e tráfico de escravizados não era novidade. César Marques menciona que, no século XVIII, surtos de varíola eram constantemente importados da Costa da África, devido ao “... comércio quase contínuo que para ali havia”. Em 1785, construiu-se no Bonfim o lazareto citado acima, sendo determinadas quarentenas para quem chegava nas embarcações vindas de portos africanos. Mas essas epidemias continuaram comuns no Maranhão no século XIX<sup>166</sup>.

Não encontrei indícios de outras atividades comerciais desenvolvidas pelo cirurgião Antonio José Pinto. Pode ser que até se tratasse de um homônimo. Mas, caso seja realmente a mesma pessoa, ele teria um perfil distinto de Antonio Meireles e Caetano Teixeira, comerciantes atuantes em muitas áreas. Recorrendo a outras fontes, foi possível perceber que sua participação foi mais intensa no tráfico, uma vez que se associou a outros negociantes, sendo o principal deles João Pereira Barreto. Este último era comerciante estabelecido em Cacheu e desembarcou no Maranhão, no ano de 1819, vindo no brigue *São João Vitorioso*, juntamente com sua família e mais 211 cativos, para se estabelecer na capitania e tratar de sua saúde<sup>167</sup>.

João Pereira Barreto já atuava no tráfico, – tendo realizado 3 viagens que cumpriram o circuito Lisboa-Cacheu-Maranhão entre 1815 e 1818<sup>168</sup> –, e continuou desenvolvendo suas atividades após chegar à capitania, juntamente com seus filhos. Em uma lista onde eram contabilizados os escravizados vindos dos portos de Bissau, Cacheu e St. Jago (Santiago), em Cabo Verde, entre os anos de 1819 e 1823, compilada por Robert Hesketh (representante britânico no Maranhão, no período de 1812 a 1832), foi registrada a entrada de 1.736 escravizados. Destes, 1.024 foram trazidos por esse comerciante e seus filhos, quase todos a bordo de embarcações consignadas a Antonio Joze Pinto. O documento em questão aponta, ainda, que apesar de estarem inscritos como “escravos domésticos”, provavelmente para não pagarem impostos, todos foram vendidos<sup>169</sup>.

---

<sup>166</sup> Idem, p.760.

<sup>167</sup> OFÍCIO ao senhor Ministro Thomás Antonio de Vila Nova Portugal. Registro da correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. São Luís do Maranhão, 18 de fevereiro de 1819. Livro 291 (1812-1819). Fl.104-104v, doc.8. APEM.

<sup>168</sup> Ver Database.

<sup>169</sup> HESKET para Canning, 8 de março. 1826. In: Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827. GREAT BRITAIN. **British and Foreign State Papers**, 1826-1827, p.110. (Todas as informações extraídas dos documentos encontrados nessa fonte foram traduzidas por mim).

**TABELA 16 - LISTA DAS EMBARCAÇÕES E ESCRAVIZADOS VINDOS DE BISSAU, CACHEU E SANTIAGO - CABO VERDE (1819-1823)**

Data	Embarcação	Origem	Consignatário	Proprietário dos escravizados	Nº de escravizados
28/01/1819	Brig São João Vitorioso	Cacheu	Caetano José Teixeira	João Pereira Barreto	203
05/03/1819	Schooner Pomba Feliz	St. Jago	Luiz Antônio Esteves Freire	Luiz Antônio Esteves Freire	43
05/06/1819	Schonner Donna Anna	St. Jago	Dezor. Joze Leandro da Silva	Dezor. Joze Leandro da Silva	125
05/08/1819	Brig Aurora	Cacheu	Antonio Joze Pinto	João Pereira Barreto	204
09/08/1819	Schoneer Feliz Ventura	Cacheu	Antonio Joze Pinto	João Pereira Barreto	162
06/10/1821	Brig Apollo	Cacheu	Antonio Joze Pinto	João Pereira Barreto	231
27/11/1821	Brig Maria	St. Jago	Antonio Joze Pinto	Joaquim Antonio de Mattos	84
26/07/1822	Brig General Dom Antonio	Bissau	Antonio Joze Pinto	Joze Joaquim Pereira Barreto	224
19/08/1822	Brig Maria	Bissau	Antonio Joze Pinto	Joaquim Antonio de Mattos (112); Major Jo. Hygino Curvo (18)	130
09/04/1823	Schonner Liberal	St. Jago	Antonio Joze Pinto	Luiz Antonio de Araújo	118
10/06/1823	Brig Maria	Bissau	Antonio Joze Pinto	Luiz Antonio da Silva	212

Fonte: HESKET para Canning, 8 de março. 1826. In: Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.110<sup>170</sup>.

Considerando as informações contidas na Tabela 16, se observa a existência da figura do consignatário e do proprietário da “carga”. No primeiro caso tratava-se, em tese, daquele responsável pela viagem, que poderia ter alugado a embarcação e financiado o empreendimento. Vale destacar que nem sempre as viagens traziam apenas escravizados, portanto, algum comerciante poderia encomendar ou trazer a “carga humana” a frete, juntamente com outro produtos.

Definir quem é realmente o traficante não é uma tarefa tão fácil. Essa mesma dúvida surge ao se analisar as informações contidas na Database, afinal, é possível questionar se o dono da embarcação, que aparece nos registros, é realmente o dono dos escravizados desembarcados como, geralmente se conclui. No caso da tabela acima, pondero que homens como Antonio Joze Pinto não eram apenas donos ou consignatários de embarcações que as

<sup>170</sup> Os dados da tabela foram traduzidos por mim.

cediam para esse comércio, mas traficantes, que se juntavam a outros, para arcar com os onerosos custos do tráfico negro, nesse momento, restrito a poucos comerciantes.

Jerônimo de Viveiros afirma que as três maiores casas comerciais do Maranhão, no início daquele século – José Gonçalves da Silva & Cia, Simplício Dias da Silva e Antonio José Meirelles, Ferreira & Cia. –, seriam tão notáveis quanto às inglesas, instaladas na província, na sua apreciação<sup>171</sup>. Apesar disso, apenas a última aparece envolvida de forma mais intensa no tráfico de escravizados, como já mencionei. Para um contemporâneo, as condições adversas em torno desse tráfico levaram a uma redução no número daqueles que se dispunham a nele atuar. Apenas alguns “capitalistas” e outros “aventureiros” se atreviam a correr os riscos, gerando um estado de quase monopólio e onerando os que tinham que pagar cada vez mais caro pela mão de obra que desejavam. Ele chama atenção também para os desafios enfrentados pelos traficantes:

porque contando eles, os grandes dispêndios e risco da negociação até chegar a salva (sic), mortandade na viagem, visitas de saúde, lazaretos, etc. e depois direitos, e novo imposto de polícia e outras minúcias, etc., etc., tudo isso não tem outra saída mais, do que carregar-se no preço da venda aos pacientes Lavradores<sup>172</sup>.

Tais comentários ajudam a compreender porque, aparentemente, poucos comerciantes se aventuravam nessa atividade de forma sistemática, bem como porque muitos deles realizavam apenas uma viagem. Nesse sentido, Roberto Guedes afirma que, no Rio de Janeiro, nas primeiras três décadas do século XIX, não era incomum a atuação do “... mercador de ocasião ou eventual, que via numa conjuntura favorável de um dado segmento do mercado – como o fora o da segunda metade da década de 1820 para os empreendimentos com africanos – a possibilidade de adquirir algum ganho extra”<sup>173</sup>.

Apesar das dificuldades em se conseguir números exatos sobre o tráfico transatlântico de escravizados, o que se conclui do exposto até aqui é que o Maranhão se manteve nas primeiras décadas do século XIX como comprador de cativos africanos e contou com uma rede comercial formada, inclusive, com traficantes locais.

Como se pode ver, o tráfico seguia com força nas duas primeiras décadas do século XIX. As médias anuais giraram em torno de 2.221 escravizados na primeira e 1.597 na segunda, sendo possível observar um decréscimo a partir da terceira, com uma média de apenas 965 escravizados e com grandes oscilações nas entradas ao longo do período.

<sup>171</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.163.

<sup>172</sup> ABRANCHES, Garcia de. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão**. 1822, p.33.

<sup>173</sup> GUEDES, Roberto. **Comércio interno de cativos**. 2015, p. 338.

Vale frisar, no entanto, que paralelo ao comércio transatlântico o tráfico interno de cativos persistiu e é sobre essa atividade, seus números e dinâmica de funcionamento nas primeiras três décadas do século XIX que lançarei meu olhar agora.

#### 1.4. O tráfico interno de escravizados

Como já foi pontuado, o tráfico interno de escravizados ganhou maior relevância apenas a partir de 1850, quando ocorreu a proibição do tráfico transatlântico. Não temos muitos estudos sobre a temática, tratando da primeira metade do século XIX. Roberto Guedes é um dos poucos a discutir sobre esse período. Analisa essa atividade no Rio de Janeiro, tendo como principal fonte os despachos de cativos e os passaportes para várias localidades, expedidos pela Polícia da Corte, entre os anos de 1809 e 1833. Segundo seu levantamento, aproximadamente 33% dos vitimados pelo tráfico que entraram no Rio de Janeiro seguiram para outras regiões, valendo-se de uma rede interna de comercialização de mão de obra escravizada. A maioria foi para Minas Gerais, mas também foram distribuídos para outras áreas fluminenses e províncias, ficando claro o peso do tráfico interno de escravizados<sup>174</sup>.

Diego Santos ao analisar essa atividade no Grão-Pará e Maranhão conseguiu fazer um levantamento, a partir de diversas fontes, das viagens ocorridas no período de 1778-1805. Considerando apenas as realizadas entre 1801 e 1805 e que tiveram o Maranhão como destino, têm-se: 23 viagens originadas em Pernambuco, 19 na Bahia, 2 no Rio Grande (provavelmente do Norte) e 1 no Rio Grande do Sul<sup>175</sup>. O que comprova, tal como no século anterior, o predomínio dos portos de Pernambuco e Bahia nesse comércio interno. O referido autor tabulou ainda a quantidade de escravizados desembarcados:

**TABELA 17 - ESCRAVIZADOS DESEMBARCADOS NO MARANHÃO VIA TRÁFICO INTERNO (1801-1805)**

Ano	Escravizados
1801	98
1802	350
1803	941
1804	940
1805	510
<b>Total</b>	<b>2.849</b>

Fonte: SANTOS, Diego Pereira. **Entre Costas Brasileiras**. 2013, p.109-110. Adaptada<sup>176</sup>.

<sup>174</sup> Idem, p.324.

<sup>175</sup> SANTOS, Diego Pereira. **Entre Costas Brasileiras**. 2013, p. 81-82.

<sup>176</sup> O autor apresenta dados do período de 1878-1805. SANTOS, Diego Pereira. **Entre Costas Brasileiras**, 2013, p.109-110.

Somando esses números aos da entrada de escravizados diretamente dos portos africanos no mesmo período, cerca de 10.786, (Tabela 9), observo que o tráfico interno era responsável por 20,9% do abastecimento de mão de obra cativa. Esse percentual pode ser bem maior, pois, como informa Diego Santos, parte significativa da documentação está ilegível. Além disso, havia os que chegavam por terra, vindos da Bahia. Lacunas como essas impedem uma melhor aproximação dos reais números do tráfico interno naquele período.

Analisei, também, os Termos de Visita de Saúde do período de 1801 a 1806<sup>177</sup>. O documento traz o registro das vistorias feitas nos navios com o intuito de evitar que pessoas contaminadas por agentes infecciosos desembarcassem e apresenta informações como: data de chegada, nome da embarcação, origem, dias de viagem, quantidade de escravizados, doenças detectadas e quantidade de mortos no percurso. Identifiquei a entrada de 81 embarcações nesses anos, mas, como muitas páginas estão danificadas, coletei informações de apenas 40. Entre as que apresentam o local de origem, 17 vieram de portos internos, sendo 9 de Pernambuco e 8 da Bahia. As demais partiram de portos africanos e de Lisboa<sup>178</sup>.

As viagens que saíram de Pernambuco duravam entre 8 e 10 dias e foram responsáveis pelo desembarque de, pelo menos, 451 escravizados no porto de São Luís. Apenas a embarcação *São José Boa Fortuna*, que chegou em 10 de janeiro de 1802, com 49 cativos, fez o percurso em 15 dias. Das 8 viagens vindas da Bahia, uma saiu de um porto no Recôncavo, as demais partiram de Salvador e duas fizeram escala em Pernambuco. Trouxeram 713 escravizados e, em média, essas viagens duravam entre 30 e 35 dias<sup>179</sup>.

A informação sobre o número de escravizados desembarcados não dá conta da totalidade, pois, alguns registros informam tão somente a existência de “alguns escravos” ou “trazendo escravos”, da mesma forma que não especificavam quantos eram crioulos, ladinos ou boçais. Apenas o brigue *Nossa Senhora dos Prazeres*, que chegou em 17 de fevereiro de 1805, especificou que dos 145 escravizados a bordo, 39 eram ladinos. Quando se observa o conjunto das viagens se identifica uma grande variação na quantidade de cativos. O menor contingente (8) chegou na lancha *Santo Antônio*, em 3 de abril de 1803, vindo do Recôncavo. O maior, também veio da Bahia; foi um brigue

---

<sup>177</sup> TERMO de visita de saúde. Fundo: Câmara municipal de São Luís. Livro 122 (1777-1806). APEM. (Doravante citado como TERMO de visita de saúde).

<sup>178</sup> Em três registros essa informação está ilegível. Ver TERMO de Visita de Saúde.

<sup>179</sup> Ver TERMO de Visita de Saúde.

cujo nome está ilegível, que aportou em 7 de abril de 1804, com 287 escravizados<sup>180</sup>.

Infelizmente, não foi possível suprir as lacunas e trazer mais informações sobre essa primeira década no que se refere ao tráfico interno de escravizados. No entanto, os números apresentados por Pereira do Lago, para o período entre 1812 e 1821, permitem discutir outros aspectos dessa atividade. Segundo ele, 37.533 escravizados teriam entrado no Maranhão nesse período, destes, 27.169 seriam “escravos novos e ladinos da África” e 10.364 “escravos novos e ladinos dos portos do Brasil”<sup>181</sup>. Os números para o tráfico interno, nessas três primeiras décadas, são difíceis de ser encontrados o que faz do relato de Pereira do Lago uma fonte preciosa. Na tentativa de mensurar o peso dos dois canais de fornecimento de mão de obra para o Maranhão, construí a tabela a seguir:

**TABELA 18 - TRÁFICO TRANSATLÂNTICO/ TRÁFICO INTERNO DE ESCRAVIZADOS PARA O MARANHÃO (1812-1821)**

Ano	Transatlântico	Interno	Total (anual)
1812	992 (59%)	680 (41%)	1.672
1813	1.221 (71%)	508 (29%)	1.729
1814	1.592 (80%)	394 (20%)	1.986
1815	2.692 (80%)	684 (20%)	3.376
1816	2.615 (77%)	762 (23%)	3.377
1817	5.797 (71%)	2.325 (29%)	8.122
1818	3.377 (51%)	3.259 (49%)	6.636
1819	4.784 (79%)	1.269 (21%)	6.053
1820	2.381 (83%)	483 (17%)	2.864
1821	1.718 (100%)	0 (0%)	1.718
<b>Total</b>	<b>27.259</b>	<b>10.364</b>	<b>--</b>

Fonte: LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001, p.11.

O tráfico transatlântico foi responsável, em todos os anos, pelo maior número de entrada de mão de obra. A participação do tráfico interno gira em torno de 20%. As exceções são o ano de 1821, em que não há registros de entrada e os anos de 1812 e 1818, quando ambas as modalidades praticamente se equipararam. É possível que o incremento do tráfico interno nesse último ano se relacione com as mudanças em curso no cenário internacional e

<sup>180</sup> Ver TERMO de Visita de Saúde.

<sup>181</sup> LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001, p.116-119.

seus impactos no Brasil.

Garcia de Abranches, ao apresentar números sobre a entrada de escravizados no Maranhão, alerta para algo importante, não ter contabilizado os “vindos da Bahia por terra para a Vila de Caxias das Aldeias Altas”<sup>182</sup>. Essa localidade tinha uma posição estratégica, por ser a porta de entrada e saída para o Piauí, e de lá para a Bahia, bem como para os sertões de Pastos Bons uma região do Maranhão conquistada basicamente pela frente de expansão interiorana, com a atuação de vaqueiros e criadores de gado<sup>183</sup>. Francisco de Paula Ribeiro, assim descreve Caxias no ano de 1815:

É a vila de Caxias uma continuada feira, onde de muito distante os povos dos sertões confinantes trazem à venda os seus efeitos, que constam de algodão, solas, couros de veado e cabra, tabacos de fumo, gados, escravaturas da Bahia, cavalarias e tropas de machos, a que chamam burradas, levando em troca toda a qualidade de gêneros da Europa<sup>184</sup>.

Os viajantes Spix e Martius ao narrarem o percurso entre a Bahia e o Maranhão afirmam que a passagem do Rio São Francisco, a partir de Petrolina (na época chamada Registro de Juazeiro)

é a mais frequentada de todo o sertão da Bahia [...]. Por lá se faz o comércio do interior para Piauí e Maranhão [...]. O mais importante artigo do trânsito é gado para corte, dirigido à Bahia; de fato, também mercadorias européias e ultimamente muitos escravos para os ativos fazendeiros do Maranhão, desde que diminuiu o tráfico de negros entre Pará, Pernambuco e Maranhão e as costas setentrionais da África Ocidental<sup>185</sup>.

Para esses autores, a proibição do tráfico ao Norte da África, em 1815, teria contribuído para uma ampliação do comércio de cativos por essa rota. Chegam a afirmar que, naquele momento, metade deles viria da Bahia para o Maranhão por terra<sup>186</sup>. Isso talvez justifique o incremento no tráfico interno a partir de 1816 que culmina com o percentual de 49,15%, em 1818 (Tabela 18). Alexandre Ribeiro corrobora essa hipótese:

É de se supor que tanto a região do Pará, quanto a região do Maranhão, tenham tido dificuldades em manter o seu volume no tráfico internacional, após 1815, quando este comércio foi proibido ao norte da Linha do Equador, pois as principais regiões

<sup>182</sup> ABRANCHES, Garcia de. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão**. 1822, p.12.

<sup>183</sup> Sua importância foi detectada por Jobson Arruda: “A freguesia de Pastos Bons era uma região muito ativa no Maranhão; possuía gado excelente, e o remetia para a Bahia, Pará e Rio de Janeiro. Ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. *A economia brasileira no fim da época colonial*. 1988, p.18-19.

<sup>184</sup> RIBEIRO, Francisco de Paula. **Memórias dos sertões maranhenses**. São Paulo: Ed. Siciliano, 2002, p.75.

<sup>185</sup> SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil**. 1981, p.228.

<sup>186</sup> Idem, p.274.

fornecedoras de africanos para estas províncias brasileiras eram Cacheu e Bissau, que se encontravam bem acima do limite estipulado para o trato negroiro<sup>187</sup>.

O tráfico por via terrestre era comum entre as capitanias/províncias e também nas redes internas de distribuição de escravizados, como identificou Vicente Salles analisando o Pará:

Levas sucessivas, embora pouco numerosas, aí chegara, procedentes do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Ceará e, sobretudo, do Maranhão. Via de regra, o transporte pelos sertões se encaminhava diretamente ao Maranhão. Daquela praça, também pelos sertões, os negros eram conduzidos para o Pará<sup>188</sup>.

Quantificar o volume de escravizados que entraram por essas rotas terrestres é tarefa praticamente impossível. Muitos devem ter percorrido esses caminhos, mas tais números não foram contabilizados. A prova disso é que há poucas informações sobre essas redes internas terrestres que ligavam o Maranhão a outras capitanias/províncias.

Analisando os Registros de Passaportes para esse período, encontrei apenas dois que mencionam essa forma de deslocamento. Em 1 de junho de 1810, foi passado passaporte para José Francisco Silva Costa Furtado que iria por terra para o Rio de Janeiro com seu cativo João<sup>189</sup> e, em 8 de outubro de 1825, Antonio Zeferino da Mata seguia, “por mar ou terra” para a Granja, no Ceará, levando os escravizados Luis e Leonardo<sup>190</sup>. Não é possível saber se esses deslocamentos estavam relacionados ao comércio ou se tratavam de viagens corriqueiras de proprietários com seus escravizados.

Além da falta de registros, Vicente Salles chama atenção para a dificuldade em diferenciá-lo do contrabando, atividade comum durante o regime da escravidão. De acordo com esse autor, o fato de os contrabandistas utilizarem, principalmente, os caminhos do sertão, fazia com que essa atividade acabasse por se confundir com o tráfico interno estabelecido entre a Bahia e o Maranhão<sup>191</sup>.

<sup>187</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678 – c. 1830)**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História Social. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2005, p.112.

<sup>188</sup> SALLES, Vicente. **O negro no Pará sob o regime da escravidão**. 1988, p.43.

<sup>189</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte - Livros índices de passaportes concedidos a passageiros pela Secretaria do Governo do Maranhão. Livro nº39 (1786-1811). F.70 v. APEM.

<sup>190</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte - Livros índices de passaportes concedidos a passageiros pela Secretaria do Governo do Maranhão. Livro nº40 (1821-1833), Fl. 65, doc. 39. APEM.

<sup>191</sup> O contrabando não ocorria apenas por rotas terrestres. Vicente Salles afirma que “No período do tráfico permitido, chegou-se até a estabelecer o porto de Turiaçu, então sob a jurisdição do Pará, como um porto de contrabando, onde descarregavam os tumbeiros procedentes diretamente da África ou dos portos do Brasil”. SALLES, Vicente. **O negro no Pará sob o regime da escravidão**. 1988, p.40-41.

Embora as fontes apontem para uma movimentação marítima/fluvial mais intensa fica claro que existiram comboios de escravizados cortando os territórios. Roberto Guedes analisando o comércio interno no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX destaca que a figura do tropeiro tinha um papel fundamental. Esse autor identifica três tipos, na documentação por ele analisada: o pequeno tropeiro que transportava de um a dois cativos; um segundo tipo, mais “arrojado”, que poderia levar de 11 a 50 escravizados e um terceiro “de maior envergadura” que levava em uma única viagem mais de 51 homens e mulheres escravizados<sup>192</sup>.

A carência de fontes me impede de realizar uma análise mais ampla sobre as viagens terrestres no Maranhão. O relato feito pelos viajantes Spix e Martius foi um dos poucos que encontrei. Ao se deslocarem de Juazeiro da Bahia para a vila de Oeiras, no Piauí, no ano de 1819, depararam-se com um traficante com um carregamento de 40 negros jovens, de ambos os sexos, comprados na Bahia, que seguiam para Aldeias Altas, no Maranhão<sup>193</sup>.

Os viajantes narram duas experiências envolvendo esse grupo. A primeira refere-se às suas danças: “Esse bando de etíopes juvenis entregou-se, segundo o costume do país, ao ar livre, à mais extravagante alegria, que com as suas danças licenciosas, atingiu fúria bacântica, acompanhada de estalos, sibilos, assobios e cantos”. A segunda, um incidente ocorrido: os cativos teriam invadido uma roça da vizinhança e comido raízes de mandioca pensando se tratar de aipim. O acampamento foi tomado pelo alvoroço: “Dor de cabeça, tonteira, tremor, ardência no abdome e vômitos espasmódicos atacaram com violência quase todos os doentes”. Apesar do sucedido, nenhum deles faleceu<sup>194</sup>.

O relato permite uma aproximação com o cotidiano dessas viagens. Considerando o trajeto feito por Spix e Martius uma jornada como essa poderia durar cerca de três meses. Os referidos viajantes saíram de Salvador no dia 18 de fevereiro de 1819 e só na segunda quinzena de maio chegaram à fronteira do Piauí com o Maranhão. As dificuldades por eles enfrentadas foram variadas: incidentes com cobras venenosas, doenças e uma série de outros imprevistos. Quem se dispunha a cortar o território com seus comboios de cativos, certamente, deveria passar por experiências semelhantes. No caso citado, não há referências a correntes prendendo os escravizados e, ao que parece, os longos trajetos eram marcados

---

<sup>192</sup> GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes. 2015, p.338.

<sup>193</sup> SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil**. 1981, p.236.

<sup>194</sup> Idem, p.236.

também por experiências de liberdade, onde eles podiam manter vivos elementos de sua cultura e esquecer por alguns instantes as dificuldades impostas pela escravidão<sup>195</sup>.

O transporte de mantimentos parecia ser difícil, o que deve ter contribuído para o saque a roças feito por aquele comboio. Vale destacar que a expansão da ocupação do território avançava a passos largos. Segundo Matthias Assunção, já existia uma rede de caminhos entre as vilas e aldeias e os viajantes não precisavam mais passar por “travessias desertas”. Assim, “Se em 1800 o vale do Itapecuru era povoado apenas até dois dias de viagem acima de Cachoeira Grande, em 1821 as plantações de algodão quase alcançavam Caxias”<sup>196</sup>.

Embora essas rotas tenham sido muito utilizadas as viagens marítimas e fluviais foram predominantes no deslocamento de escravizados no litoral e nas regiões favorecidas com rios navegáveis. José Maia Bezerra Neto, analisando o tráfico interno para o Pará, afirma que este era realizado “... fundamentalmente via navegação de cabotagem entre as praças mercantes de Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Pará”<sup>197</sup>. Essa também parecia ser a dinâmica no Maranhão.

Alexandre Ribeiro, enfocando o tráfico atlântico de escravizados na praça mercantil de Salvador, afirma que a província do Maranhão foi o principal destino daqueles saídos da Bahia no período de 1811-1820, representando aproximadamente 1/3 das compras efetuadas na capital baiana. De acordo com esse autor, nos anos de 1817 e 1818, o Maranhão foi responsável por absorver um pouco mais de 50% dessas vendas<sup>198</sup>.

**TABELA 19 - REMESSAS DE ESCRAVIZADOS AFRICANOS E CRIoulos DA BAHIA PARA O MARANHÃO POR VIA MARÍTIMA (1811-1820)**

Ano	Escravizados	Percentual geral (%)
1811	1	0,1
1812	728	25,4
1813	102	6,8
1814	536	43,6
1815	276	21,9
1816	332	24,5
1817	1.378	56
1818	1.353	55,6

<sup>195</sup> Idem, p.199-236

<sup>196</sup> ASSUNÇÃO, MatthiasRohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.61.

<sup>197</sup> BEZERRA NETO. José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**. 2012, p.73.

<sup>198</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador**. 2005, p.112.

<b>1819</b>	309	21
<b>1820</b>	162	12,8
<b>Total</b>	<b>5.177</b>	<b>100%</b>

Fonte: RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador**. 2005, p.120. Adaptada.

Comparando esses números com os apresentados por Pereira do Lago (Tabela 18), que aponta para a entrada de 10.364 escravizados pelo comércio interno nesse período, pode-se inferir que os vindos da Bahia correspondiam a cerca de 50% do contingente importado pelo Maranhão dos portos nacionais. Destes, 3.741 eram do sexo masculino e apenas 1.436 do feminino. Esse foi um padrão identificado por Alexandre Ribeiro em outras regiões que receberam cativos da Bahia. Esse autor enfatiza ainda que, das remessas enviadas para o Maranhão, 1/5 eram de mais de 100 escravizados por viagem “... demonstrando o papel primordial que o porto de Salvador passou a desempenhar para a economia maranhense”<sup>199</sup>.

Não encontrei trabalhos que ajudassem a refletir de forma mais aprofundada sobre o papel de Pernambuco nesse tráfico interno de cativos para o Maranhão, no período em análise. Apesar disso, posso afirmar que tanto Pernambuco como a Bahia continuaram sendo preponderantes no papel de abastecedoras de mão de obra escravizada para o Maranhão, via tráfico interno, nas primeiras décadas do século XIX.

A análise de jornais baianos e pernambucanos possibilitou a identificação de alguns elementos que ajudam a entender a dinâmica de funcionamento dessa atividade econômica. Os anúncios de jornais apontam que comerciantes dessas praças pegavam fretes, anunciavam seus embarques e aceitavam transportar escravizados para o Maranhão, como indicado nesse jornal da Bahia:

A lancha que dirige-se para o Maranhão, sai no dia 26 do corrente; quem quiser vender escravos ladinos, ou novos, na loja da Gazeta fará todo o negócio a dinheiro, ou para os embarcar por conta de quem pertencer<sup>200</sup>.

Para o Maranhão até o fim deste mês o Brigue Brasileiro: quem nele quiser carregar, ou ir de passagem fale com o caixa José Antônio Pereira Gomes no Largo do Pilar, o qual também compra escravos ladinos<sup>201</sup>.

Os carregamentos poderiam ser formados tanto por escravizados novos como ladinos e poderiam ser comprados pelos responsáveis das embarcações ou apenas

<sup>199</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador**. 2005, p.120.

<sup>200</sup> Idade D’Ouro do Brazil. Bahia, 25 mar. 1815, nº 33. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>201</sup> Idem, 06 dez. 1816, nº 98. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

transportados com a autorização dos senhores. Essa prática parecia ser propícia para os vendedores eventuais, afinal, não era necessário equipar navios ou investir grandes valores, de modo que apenas o pagamento da passagem era suficiente para garantir o transporte e efetivar a transferência da mão de obra.

Alexandre Ribeiro afirma que “No século XIX, mais do que no Setecentos, eram os grandes comerciantes que controlavam a reprodução física nas diversas áreas abastecidas pela praça mercantil de Salvador”<sup>202</sup>. Apesar disso, considero importante destacar que se tratava de uma atividade que poderia abarcar diversos tipos de “comerciantes”, fossem os eventuais ou aqueles que atuavam sistematicamente nessa atividade.

Paulo José Soares Duarte parece ser um dos que se enquadra nesse último caso. No ano de 1817, ele publicou, com certa frequência, em Salvador, anúncios informando que comprava cativos ladinos, “de habilidade” e de “ofício” para o Maranhão. Atendia na Rua dos Caldeireiros nº37, 2º andar<sup>203</sup>. Antonio José Soares Duarte aparece como proprietário de uma viagem que saiu da Bahia, no ano de 1823, comprou escravizados em Cabinda e desembarcou 208 deles no Maranhão<sup>204</sup>. Pelo sobrenome posso supor que os dois negociantes eram parentes, talvez, atuando nesse comércio e, até tendo relações com comerciantes e proprietários de cativos por estas bandas.

Embora Alexandre Ribeiro destaque a predominância dos “escravos novos” nos despachos saídos da Bahia e, aponte, inclusive, para uma certa resistência na comercialização de crioulos e ladinos, uma vez que estes, por estarem já inseridos no cotidiano, poderiam se opor a esse novo deslocamento, gerando uma certa instabilidade na sociedade escravista<sup>205</sup>, os anúncios nos jornais não transmitem essa impressão. Escravizados novos e ladinos pareciam ser aceitos sem distinção e, no caso destacado acima, me parece que Antonio José Soares Duarte centrava suas atividades no comércio destes últimos.

Outro comerciante que parecia fazer essa intermediação em Salvador era Joaquim da Cruz. Em anúncio de 9 de novembro de 1818, ele “... faz ciente que quem tiver para vender alguns escravos ladinos para o Maranhão, dirijam-se a sua casa no Beco do Cais

<sup>202</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador**. 2005, p.120.

<sup>203</sup> Idade D’Ouro do Brazil. Bahia, 21 fev.1817, nº15; 05 agost. 1817, nº61; 24 nov.1817, nº 84; 22 maio 1818, nº 41. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>204</sup> Database, viagem nº48645.

<sup>205</sup> RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador**. 2005, p.99.

das Amarras, por cima do Armazém de Paulo Joaquim Teixeira, para se ajustarem”<sup>206</sup>. Identifiquei também algumas compras que visavam atender encomendas específicas:

O Tenente Coronel João Barbosa da Silva, tem ordem do Brigadeiro José Gonçalves da Silva, morador no Maranhão, para lhe comprar duas mulatas bem prendadas; quem as tiver, e as quiser vender, dirija-se à sua casa na Cidade Baixa, ou na do Campo do Forte de São Pedro<sup>207</sup>.

Essa dinâmica parecia vigorar também para o Pará. Os responsáveis pela Galera Conceição, que seguia para esse destino, com escala no Maranhão, informavam a “... todos os senhores que tiveram escravos de ofícios, e escravas prendadas e as quiserem vender, se podem dirigir a casa do mesmo caixa José Joaquim da Silva”<sup>208</sup>.

Os números sobre esse comércio interno são relativamente escassos nesse momento, mas, em uma correspondência enviada por Robert Hesketh, cônsul britânico no Maranhão, para o Cônsul-Geral Henry Chamberlain, ele informa sobre a entrada de escravizados nos últimos meses do ano de 1825:

**TABELA 20 - IMPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS VIA TRÁFICO INTERNO PARA O MARANHÃO (ÚLTIMO TRIMESTRE DE 1825)**

Chegada	Embarcação	Mestre	Origem	Escravizados
17/10	Schooner Florinda	Joze Antonio de Carvalho	Ceará	23
24/10	Navio São Nicolau Augusto	João Plácido da Cruz	Ceará	50
17/11	Sumaca Activa	Manoel Gonçalves Costa	Acaraú (CE)	35
25/11	Brig Concórdia do Brasil	Joze da Costa Santos	Pernambuco	163
05/12	Shooner Hermelinda	João Antônio dos Santos	Acaracú	45
<b>TOTAL DE ESCRAVIZADOS DESEMBARCADOS</b>				316

Fonte: HESKET para Cônsul-General Chamberlain, 17 de janeiro. 1826 B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.62.

O documento informava ainda, que a maioria dos escravizados vindos do Ceará foram enviados para venda devido à escassez de alimentos naquela província<sup>209</sup>. Com relação à

<sup>206</sup> Idade D’Ouro do Brazil. Bahia, 9 nov. 1818, nº80. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>207</sup> Idem, 22 out.1816, nº 85.

<sup>208</sup> Jornal Idade D’Ouro do Brazil. Bahia, 26 mar.1819, nº 25. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>209</sup> Não era incomum a ocorrência de secas avassaladoras naquela região o que contribuía para o deslocamento de escravizados. Ver ALVES, Joaquim. **História das secas (Século XVII a XIX)**. Mossoró, RN, ESAM, Col. Mossoroense, v. CCXXV [homenagem ao Primeiro Centenário da Abolição Mossoroense - 30/9/1983 a 30/9/1993].

viagem de Pernambuco, especificava que 161 deles eram “africanos negros” que haviam desembarcado naquele porto, vindos de Luanda no navio *Imperador do Brasil*. Um total de 317 cativos havia embarcado para o Maranhão, sendo que apenas um, do navio *São Nicolau Augusto*, faleceu no percurso, ocorrendo o desembarque de 316 cativos.

Cruzando fontes é possível afirmar que o Maranhão tanto comprava, como revendia ou, pelo menos, redistribuía escravizados africanos e ladinos para outras regiões. Analisando os registros de entrada e saída do Porto de São Luís, percebi com mais clareza essa movimentação. Em 2 de janeiro de 1830, a sumaca *Santo Antônio Vencedor* chegou do Ceará com 49 “escravos boçais”. Em 21 de fevereiro de 1830, o patacho brasileiro *Maria* veio da Bahia com 168 “escravos boçais”. Poucos dias depois, outra embarcação, o patacho brasileiro *Conceição*, vindo do mesmo destino, desembarcou 86 cativos ladinos<sup>210</sup>.

O porto era uma porta de entrada, mas também de saída de escravizados. Em 13 de janeiro de 1830, o brigue escuna brasileiro *Emília* saiu para o Pará com 45 “escravos boçais”. Poucos dias depois, em 22 de janeiro 1830, a escuna brasileira *Sociedade Feliz* seguiu para a Bahia com 11 ladinos. As transações envolvendo cativos continuaram ao longo do ano. Em 16 setembro de 1830, o paquete brasileiro *Patagônia* seguiu para Pernambuco com 30 “escravos boçais”<sup>211</sup>. Um anúncio publicado no *Diário de Pernambuco*, em 25 de outubro de 1830, dizia:

Vende-se 19 escravos novos costeados chegados do Maranhão estes dias, saídos de Angola em fevereiro, fale com Antônio de Queirós Monteiro Regadas, na rua do Vigário, que vende a dinheiro ou a prazo ainda que sejam longos...<sup>212</sup>.

Como fica claro nesse anúncio, os escravizados que chegavam ao Maranhão vindo diretamente de portos africanos também poderiam ser vendidos para outras províncias indicando que, como enfatizei, o Maranhão comprava e vendia escravizados nesse período.

O Ceará também aparece como um desses destinos. A sumaca *Santo Antônio Vencedor* partiu de São Luís para essa província com 49 escravizados no dia 31 de outubro de 1830, sem a especificação se eram ladinos ou boçais. Outro embarque ocorreu em 28 de novembro de 1830, quando o paquete brasileiro *9 de Janeiro* partiu para o Pernambuco e o Ceará com 37 cativos, sendo 33 boçais e 4 ladinos.

<sup>210</sup> REGISTROS DO PORTO. Série: Registros de entrada e saída de embarcações do porto de São Luís (1830-1842). Livros: 1334 e 1835. APEM. Doravante citado como REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

<sup>211</sup> REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

<sup>212</sup> Diário de Pernambuco, 25 out. 1830, nº509. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

Outra fonte que auxilia na reflexão sobre essa saída de escravizados são os Registros de Passaportes<sup>213</sup>. Apesar de grande parte das páginas estarem danificadas ou ilegíveis, foi possível ter acesso a algumas informações. Tal documento era exigido para todos, fossem livres, escravizados ou forros, que circulassem dentro ou para fora da Colônia/Império. Trazem informações como: data de emissão, nome, sexo, condição e destino do identificado. Os escravizados aparecem, geralmente, como criados acompanhando seus senhores e suas famílias, mas, em alguns casos, se percebe uma quantidade um pouco mais elevada que pode indicar o deslocamento de escravizados que estão sendo comercializados.

No período entre 1801-1830, foi possível levantar 152 passaportes, que registraram a circulação de 498 pessoas. Destas, 202 eram livres, 32 forras e 264 escravizados (52 do sexo feminino e 212 do masculino). Os destinos eram variados: dentro da província (Alcântara, por exemplo), no território nacional e também para o exterior (Europa e África).

Considerando apenas os 128 registros que tratam de cativos, identifiquei que, na maioria dos casos (101) seguiam apenas 1 ou 2 escravizados<sup>214</sup>. Provavelmente, como mencionado, tratava-se do deslocamento destes com seus senhores. Foi o que parece ter feito, em 24 de setembro de 1823, o capitão João Manoel da Silva que seguiu para Portugal “... com mulher, quatro filhos, uma escrava e uma mulatinha”<sup>215</sup>. Em alguns casos, pareciam tratar-se de viagens cotidianas, como a que fez José Francisco Vieira Guimarães, levando um sobrinho, um feitor e o cativo Cosme para Turiaçu<sup>216</sup>.

Em 28 de março de 1825, D. Maria Avelina Fortes de Matos seguiu para o Rio de Janeiro com D. Joana Tereza Fortes e três escravizados<sup>217</sup>. Essa quantidade, entre 3 e 4 escravizados, apareceu em 14 autorizações. Os maiores contingentes foram entre 5 e 9 escravizados identificados em 13 viagens. Em 11 de setembro de 1825, o alferes José Gonçalves seguiu para Turiaçu levando a mãe, irmãos e seis escravizados<sup>218</sup>. Nesse caso, poderia ser também um retorno para casa após a aquisição de mão de obra na capital ou apenas um deslocamento entre propriedades rurais e urbanas. São muitas as possibilidades, mas o certo é que esses deslocamentos eram comuns, fosse internamente e até mesmo para o exterior, geralmente, em pequenos grupos, como destacado acima. Considerando os destinos no território nacional, têm-se as seguintes informações:

<sup>213</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte - Livros índices de passaportes concedidos a passageiros pela Secretaria do Governo do Maranhão. Livros: nº39 (1786-1811) e nº40 (1821-1833). APEM. Doravante citados como: CÓDICES. Registros de Passaporte.

<sup>214</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte.

<sup>215</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte. Livro nº40 (1821-1833). Fl. 36v, doc.72.

<sup>216</sup> Idem, Fl. 58, doc.15.

<sup>217</sup> Idem, Fl. 59v., doc.38.

<sup>218</sup> Idem. Livro nº40 (1821-1833). Fl. 64, doc. 8.

**TABELA 21 - PRINCIPAIS DESTINOS NACIONAIS DE ESCRAVIZADOS REGISTRADOS EM PASSAPORTES (1801-1830)**

Destino	Quantidade de escravizados
<b>Rio de Janeiro</b>	58
<b>Pará</b>	54
<b>Piauí</b>	23
<b>Pernambuco</b>	20
<b>Dentro do Maranhão</b>	16
<b>Ceará</b>	14
<b>Bahia</b>	11
<b>Rio Grande do Norte</b>	2

Fonte: CÓDICES. Registros de Passaporte. Livro nº39 (1786-1811) e Livro nº40 (1821-1833).

O Rio de Janeiro era o principal destino (58), seguido do Pará (54). Os que se dirigiram para o Piauí (23) destinavam-se principalmente para a cidade de Parnaíba (15), os demais seguiram para Oeiras (2) e 7 não especificam a localidade. No Maranhão, a maior parte seguiu para Turiáçu (11), mas se deslocaram também para a Ribeira do Iguará (2), o Munim (2) e Caxias (1). Pernambuco (20) e Bahia (11) também aparecem nos registros como uma das áreas que vivenciavam uma intensa circulação de pessoas que saíam do Maranhão com seus cativos. Com relação aos destinos internacionais, Inglaterra, Portugal, Gibraltar, Espanha e Cabo Verde são alguns dos locais indicados. Nos registros, encontrei entre 2 e 5 escravizados seguindo para esses destinos, todos em companhia de seus senhores, que as vezes seguiam também com libertos.

Embora na documentação em questão grande parte dos registros pareça indicar a circulação corriqueira de senhores e seus cativos, não se pode ignorar a possibilidade de alguns deles destinarem-se a venda. A partir da década de 1820, identifiquei algumas viagens com um número maior de escravizados para fora da província. Foram 13 deslocamentos com mais de 5 cativos, sendo que quatro deles seguiram para o Rio de Janeiro e os demais para Pernambuco, Pará, Piauí e Ceará<sup>219</sup>.

Os números apresentados são pequenos, quando comparado ao movimento de escravizados entre províncias que se verá posteriormente, mas, esses dados também podem indicar a existência de um mercado intra-regional de escravizados. A partir do exposto até aqui, concluo que, nas três primeiras décadas do século XIX, o Maranhão atua como comprador e

<sup>219</sup> CÓDICES. Registros de Passaporte. Livro nº40 (1821-1833).

também vendedor de cativos, mesmo que em menor proporção, fazendo parte da rede comercial que garantia o abastecimento de mão de obra escravizada nas diversas regiões. Interessa, agora, adentrar na dinâmica de comercialização desses sujeitos subjugados ao cativeiro na província do Maranhão, identificando os atores sociais envolvidos nessa atividade.

## CAPÍTULO 2 CIRCUITOS INTERNOS: a comercialização de escravizados na província maranhense

### 2.1. Eventos internos e externos e seus impactos no comércio de escravizados

O tráfico de escravizados, tanto o transatlântico quanto o interno, cumpriam um papel crucial no abastecimento de mão de obra para o Maranhão. Ali, assim como nas demais regiões, funcionava como a principal forma de reposição da força de trabalho. Além disso, era uma atividade econômica que articulava diversos setores produtivos, como já mencionei, e estava exposta aos impactos de eventos internos e externos.

Um exemplo disso foi a proibição da entrada de escravizados ladinos, vindos de outras províncias do Brasil, determinada pela Junta Provisória do Governo do Maranhão, em 1822, no contexto dos fatos que culminaram com a Independência do Brasil<sup>220</sup>. O edital de 4 de junho de 1822, publicado no jornal *O Conciliador*<sup>221</sup> tinha o seguinte teor:

A Junta Provisória e Administrativa do governo desta Província, julgando um dos seus mais ponderosos deveres acautelar com providências de Polícia, ainda mesmo extraordinárias; o sossego público, e evitar tudo quanto possa direta, ou indiretamente perturbá-lo: manda publicar que fica expressamente proibido nesta Província o ingresso de escravos ladinos, vindos das outras Províncias do Brasil, sob pena de serem logo reconduzidos para os portos donde vieram, a custa dos introdutores, e de se proceder contra estes conforme for de Direitos quando os escravos não vierem legalmente habilitados...<sup>222</sup>

Em ofício para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, Filipe Ferreira de Araújo e Castro, foram apresentados de forma mais detalhada as razões para tal medida:

São elas que a introdução de tais escravos provêm ou de que os senhores os fazem sair para evitar castigo merecido, que lhes faria perder seu valor, ou de que os

<sup>220</sup> O Decreto de 29 de janeiro de 1821, das Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesas, instituídas no contexto da Revolução do Porto, definiu que deveriam ser instaladas Juntas provisórias em todas as províncias. A do Maranhão foi constituída em 15 de fevereiro de 1822, tendo sido extinta em julho de 1823, quando se deu a adesão da província à Independência. Ver LIMA, Carlos de. **História do Maranhão**. São Luís, 1981, p.124. GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**: imprensa e Independência do Maranhão (1821-1826). Tese. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2010. A Junta Provisória do Governo do Maranhão doravante será denominada Junta do Maranhão.

<sup>221</sup> O jornal *O Conciliador do Maranhão* foi o primeiro jornal da província. Começou a circular em 15 de abril de 1821, sendo manuscrito até o 34º número. A primeira edição impressa data de 15 de novembro de 1821, após a instalação da Tipografia Nacional. A partir do número 77, de 6 de abril de 1822, esse jornal passou a se intitular apenas *O Conciliador*. Para mais detalhes sobre a circulação de impressos nesse período, Ver GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010.

<sup>222</sup> EDITAL de 4 de junho de 1822. *O Conciliador*, 8 jun. 1822, n°95, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

Governos das diversas Províncias os fazem retirar pelo receio de sua perversidade. Todos eles tem sido facciosos, vem perturbar o sossego da Província e contaminar a escravatura dela, até agora pacífica e subordinada<sup>223</sup>.

O temor de rebeliões e assassinatos foi uma constante ao longo de todo o período escravista. Em uma correspondência para a corte, do ano de 1790, o governador do Pará apontava que os escravizados vindos da Bahia, Maranhão e Pernambuco “tem infestado a escravatura deste Estado com a livre introdução de pretos facinorosos, e levantados, que por taes não podendo ser tolerados naqueles portos, se vendem por diminuto preço aos sumaqueiros”. A consequencia seria o desassossego público e também o “prejuízo do comércio dos escravos gentios vindos em direitura das costas da África, que sendo preferível pela sua bondade, não tem concorrência com aquelles pelo seu baixo preço, por que se podem vender”<sup>224</sup>.

Eventos como o ocorrido em São Domingos, em 1791, quando uma revolução comandada por cativos tornou essa ilha independente do domínio francês, potencializava ainda mais tais receios. Sobre esse evento, Ada Ferrer afirma que as notícias sobre o ocorrido circularam na época entre os escravizados e seus proprietários e que as autoridades coloniais “tentavam afastar dos seus territórios os escravos ‘contaminados’ e as ideias sediciosas”. Conclui que “No mundo atlântico, os rumores de revoltas de escravos que ameaçavam a estabilidade política automaticamente eram acompanhados por uma referência ao Haiti”<sup>225</sup>.

De acordo com Rafael Marquese, essa presença do espectro de São Domingos no Império brasileiro foi denominado pela historiografia de “haitianismo”, isto é, “o receio por parte das elites brasileiras, de que uma ação escrava coletiva, com as dimensões do ocorrido na principal colônia francesa na passagem do século XVIII para o XIX, levasse ao colapso do Estado-nação recém-instituído”<sup>226</sup>. Jofre Vieira afirma que esse medo contribuiu de forma direta para o aumento da vigilância dos negros e escravizados, levando também a uma maior repressão contra ações por eles empreendidas<sup>227</sup>.

<sup>223</sup> OFÍCIO da Junta Provisória do Governo do Maranhão para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, Filipe Ferreira De Araújo e Castro, sobre a proibição feita do ingresso de escravos ladinos vindos de outras províncias do Brasil. São Luís, 5 de junho de 1822. Avulsos Maranhão. Cx. 169, D. 12322. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU).

<sup>224</sup> CORRESPONDÊNCIA original dos Governadores do Pará com a Corte. Cartas e Anexos., vol: 11, fl. 801-802, doc. 74-75. Arquivo Nacional (AN). Agradeço a historiadora Marley Silva por gentilmente ter cedido essa documentação.

<sup>225</sup> FERRER, Ada. A sociedade escravista cubana e a Revolução Haitiana. **Almanack**. Guarulhos, n.3, p.37-53, 1º sem, 2012, p. 38.

<sup>226</sup> MARQUESE, Rafael Bivar. **Feitores do corpo, missionários da mente**: letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860. São Paulo: Companhia das Letras, 2004, p. 295.

<sup>227</sup> VIEIRA, Jofre Teófilo. **Uma tragédia em três partes**: o motim dos pretos da Laura em 1839. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2010, p.115.

Tais temores são perceptíveis até mesmo em ações de alforria. Quando, no ano de 1804, a escrava Marciana teve sua carta de liberdade concedida por D. Diogo de Sousa – Governador e Capitão General do Maranhão e Piauí – seu ex-senhor, Manuel Antonio Leitão Bandeira, recorreu ao Rei para tentar reverter a situação<sup>228</sup>. Em seu requerimento argumentava que

É preciso que no Brasil haja escravos para os serviços da agricultura, e minas; é preciso que os escravos respeitem os senhores, com quem vivem, principalmente nas fazendas do sertão, sem o risco da vida a que os expõem a insubordinação e a facilidade de fugirem do cativeiro e para que pode ser nocivo, a muito irreparavelmente consequente que se acumulem tantos libertos sem ofício, que até intentem sacudir o jugo da autoridade suprema, como com escandaloso se tem visto na Ilha de São Domingos<sup>229</sup>.

A ordem da Junta do Maranhão parece deixar claro que os temores persistiam. Em um documento enviado ao Ministro dos Negócios do Reyno de 5 de junho de 1822, publicado no jornal *O Conciliador*, mostra haver uma atenção especial aos escravizados vindos de Pernambuco:

O estado tumultuoso da província de Pernambuco e d'outras províncias do Sul do Brasil tem disseminado entre os escravos perigosos sentimentos de orgulho e de perversidade, de tal forma, que grande número deles tornando-se facinorosos e réus de consideráveis crimes, e tendo servido de vis instrumentos de facciosos, são remetidos para esta província por seus Srs<sup>230</sup>.

Essa preocupação parece ser decorrência tanto do fato daquela província ser uma das maiores fornecedoras internas de escravizados para o Maranhão, quanto por ter sido palco da recente Revolução de 1817, a qual, embora não questionasse a propriedade e a escravidão, gerou momentos de grande instabilidade e ampliou o receio de rebeliões entre os subjugados ao cativeiro<sup>231</sup>.

<sup>228</sup> Segundo Marinelma Meireles: “O caso de Marciana estava resguardado pelo aviso régio nº 23, de 16 de março de 1801, que deu permissão ao governador do Maranhão para avaliar judicialmente o escravo que pretendia comprar sua liberdade, a fim de evitar uma avaliação exagerada, de modo a assegurar que ao escravo em litígio com seu proprietário fosse atribuído um justo preço”. MEIRELES, Marinelma Costa. **“Por meio da justiça e das leis”**. 2018, p.35.

<sup>229</sup> CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João, sobre o requerimento de Manuel Antônio Leitão Bandeira, que se queixa do procedimento do governador relativamente à alforria de um escravo seu. Lisboa, 4 de agosto de 1804. Avulsos Maranhão. Cx. 136, Doc. 9968. AHU.

<sup>230</sup> *O Conciliador*, 7 de jun. 1822, nº147, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>231</sup> A Revolução, iniciada em 6 de março de 1817, defendia a causa republicana e se dizia antitirânica, anticolonial, defensora da propriedade e da escravidão. Com a tomada do poder foi formado um governo provisório que promulgou “uma Lei Orgânica, enviada a todas as câmaras das comarcas de Pernambuco, e que fixava a tese da soberania popular, determinava o regime republicano de governo, seguia como princípios a liberdade de consciência, de imprensa, a tolerância das religiões, adotando, porém, a religião católica como a religião do Estado”. Foi convocada ainda uma Assembléia Constituinte. Ver VILLALTA, Luiz Carlos.

Para a Junta do Maranhão, aos se desfazerem de seus cativos, as autoridades e senhores de outras províncias tentavam evitar a ampliação das desordens diante dos “multiplicados castigos públicos” e possíveis perdas devido às rigorosas punições<sup>232</sup>. O receio das autoridades maranhenses, para um articulista d’*O Conciliador*, era de que “Tais escravos introduzidos entre a escravatura desta província, até agora pacífica, pode contaminá-la e seduzi-la a atentados das mais terríveis conseqüências”<sup>233</sup>.

Tudo indica que a medida visava legalizar uma prática que já vinha sendo desenvolvida. Um dia antes de sua publicação, uma portaria da Junta do Maranhão ao juiz interino da Alfândega determinou que este se dirigisse à guarda principal da guarnição para receber auxílio da tropa e dirigir-se a sumaca *Bomfim*, que tinha vindo de Pernambuco. A justificativa para tal expedição era o fato de o mestre da embarcação, Custódio Francisco Mendello, ter declarado: “a condução de um número maior de escravos do que o real”, mas a fiscalização centrou a atenção nos ladinos. Cabia ao juiz examinar os cativos “conduzindo os que não forem africanos novos e boçais ao corpo da guarda, de ordem da Junta, a quem dará parte do número de escravos ladinos encontrados”<sup>234</sup>.

O mestre da embarcação fez requerimento solicitando a entrada dos 42 escravizados nessa condição. Em resposta, foi solicitado que informasse o número exato de cativos ladinos, bem como se, entre eles, havia algum preso por rebelião<sup>235</sup>. Após averiguações foi constatado que o mestre tentou enganar as autoridades ao identificar os ladinos como boçais, o que deixa claro que já havia restrições à entrada daqueles. Custódio Francisco Mendello acabou sendo advertido e teve que retornar com sua “carga” para Pernambuco<sup>236</sup>.

Curiosamente, na véspera da publicação do mencionado edital, em 3 de junho de 1822 fora lançado outro que disciplinava os “Contratos do novo imposto das carnes verdes e meias sizas das compras e vendas dos escravos ladinos de toda a Província”, para o triênio de 1823-

---

Pernambuco, 1817, “encruzilhada de desencontros” do Império luso-brasileiro: notas sobre as idéias de pátria, país e nação. *Revista USP*, São Paulo, n.58, p. 58-91, jun/ago 2003, p.62 e 71.

<sup>232</sup> OFÍCIO da Junta Provisória do Governo do Maranhão para o ministro e secretário de estado dos Negócios do Reino, Filipe Ferreira de Araújo e Castro, sobre a proibição feita por aquela Junta do ingresso de escravos ladinos vindos das outras províncias do Reino do Brasil. (2 escravos). São Luís, 5 de junho de 1822. Avulsos Maranhão. Cx. 169, D. 12323. AHU.

<sup>233</sup> *O Conciliador*, 07 jun.1822, nº147, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>234</sup>PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 3 de junho de 1822. Fl.46, doc.301. APEM.

<sup>235</sup> PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 7 de junho de 1822. Fl.46 v-50, doc.311. APEM.

<sup>236</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 11 de junho de 1822. Fl.52 v-53, doc.326. APEM.

1825<sup>237</sup>. A taxação sobre o comércio de ladinos já existia e, embora a ênfase da Junta do Maranhão tenha sido para a ameaça que os escravizados ladinos representariam para a paz da província, teve quem visse relação entre essa taxa e a proibição.

O advogado, proprietário e político Manoel Paixão dos Santos Zacheo teve uma atuação pública intensa durante a incorporação da província do Maranhão aos ditames da Revolução do Porto, em abril de 1821, tornando-se um dos principais publicistas desse período com a divulgação de, pelo menos, sete folhetos entre 1821 e 1822<sup>238</sup>. Em um deles, Zacheo acusa o desembargador José Bento da Roxa e Melo, à época presidente da Câmara do Maranhão, de perseguir o negociante João Rodrigues de Miranda, que fazia oposição ao governo, e era o arrematador “das sizas dos escravos ladinos”, atividade prejudicada por aquela medida determinada pela Junta. Marcelo Cherches afirma que: “Segundo Zacheo, tal proibição, ordenada por Roxa e Melo, tinha por objetivos beneficiar os grandes traficantes importadores de escravos”<sup>239</sup>. Entre estes estava Antonio Meireles, que atuava no tráfico transatlântico de escravizados e tinha uma grande influência política, como já foi mencionado.

O momento em questão esteve marcado por intensas disputas. Por um lado, como destaca Luiz Felipe de Alencastro, “Escravos negros fugidos e recapturados, já familiarizados com os trópicos americanos, perdiam preço no mercado interno, porque passavam a ser considerados como fomentadores de revoltas e quilombos”<sup>240</sup>. Por outro, não se pode ignorar a possibilidade de existirem conflitos de interesses entre os envolvidos nas duas modalidades de tráfico de escravizados, como aventado por Manoel Zacheo.

Regina Faria chama atenção para o fato de que era comum, então, a noção de os cativos serem tratados com mais rigor no Maranhão. Isso levaria os senhores de outras províncias a ameaçarem seus escravizados rebeldes com a possibilidade de ser vendido para essa capitania/província. Além disso, os ladinos, por já estarem mais familiarizados com os hábitos do país, eram considerados mais capazes de ludibriar seus senhores. Outro aspecto destacado por essa autora se refere à intranquilidade gerada pelo processo de emancipação política e pela expectativa, gerada por alguns, de que a população escrava pudesse ser libertada. Nesse sentido, menciona que em dezembro de 1822, chegou à Junta do Maranhão a notícia de que na ribeira do Itapecuru, na altura do lugar Urubu (atual município de Timbiras), três ‘indivíduos’ que teriam vindo de Pernambuco (um branco, um negro e um cafuzo),

<sup>237</sup> O Conciliador, 5 jun.1822, n°94, f.7. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>238</sup> Ver COSTA, Yuri; GALVES, Marcelo Cheche. **O Epaminondas Maranhense**: trajetórias de um advogado português na Província do Maranhão. São Luís: Café & Lápis; Editora da UEMA, 2011, p.20.

<sup>239</sup> Galves, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010, p.163.

<sup>240</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**. 2000, p.146.

estariam espalhando ‘ideias subversivas’ entre os cativos, “garantindo que nas províncias do sul todos já estavam forros”. Não se sabe se foi apenas boato, mas, tal notícia, deve ter reforçado o temor dos “brancos”, nesse momento<sup>241</sup>.

De todo modo, a Junta do Maranhão insistia que o objetivo era evitar a “contaminação” dos escravizados da província. Os documentos demonstram um esforço em tornar a medida proibitiva mais clara, bem como garantir que a fiscalização fosse eficiente. Diante dos questionamentos sobre ser a proibição restrita aos ladinos que entrassem por mar, foi lançado um novo edital que elucidava ser a medida “geral para todos os escravos ladinos que habitassem as outras Províncias do Brasil, ou para esta se transportassem por mar ou por terra”. Destacava, ainda, que nem mesmo os escravizados que fizessem parte da equipagem das embarcações poderiam desembarcar e, caso isso ocorresse, os mestres dos navios seriam responsabilizados. Abria, no entanto, algumas exceções. Àqueles que viessem se estabelecer na Província, ou mesmo os que nela estivessem residindo temporariamente, seria permitido “a conservação e uso dos seus escravos domésticos ladinos”, desde que provassem “que semelhantes escravos fazem parte de sua propriedade e se obriguem a não dispor deles nesta Província por venda, troca ou donativo; e bem assim a responder por sua tranqüilidade e a reconduzi-los quando se ausentem”<sup>242</sup>.

Como consequência dessa medida começaram a aparecer alguns registros de apreensão de escravizados ladinos em embarcações. O mestre do brigue *Novo Brilhante*, Pedro Garcia da Cunha, teve que assinar um termo comprometendo-se a reconduzir para fora da província os sete escravizados que trouxera do Rio de Janeiro<sup>243</sup>. Em um novo documento, a Junta do Maranhão determinava aos ocupantes do cargo de juiz da Alfândega “... que notifiquem as pessoas a quem forem remetidos os escravos vindos no brigue *Novo Brilhante*, a fim de que os conduza para fora dessa província, caso contrário, serão conservados na cadeia”<sup>244</sup>. João Batista Telles, que se encontrava no navio com três escravizados de sua propriedade, teve que assinar um termo “declarando que estes seriam usados para seus

<sup>241</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista**. 2012, p.113-114.

<sup>242</sup> EDITAL de 24 de março de 1823. O Conciliador, 26 de mar. 1823, nº178, f.1. O Conciliador, 5 jun.1822, nº94, f.7. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>243</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 11 de junho de 1822. Fl.53-53v, doc.327. APEM. A origem da embarcação não consta no documento, mas a identifiquei nos Registros do Porto, publicados no jornal. Ver: O Conciliador, 6 jul.1822, nº103, f.3. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>244</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 18 de junho de 1822. Fl.55v, doc.338. APEM.

serviços, não podendo vende-los nesta província”<sup>245</sup>. Mesma atitude tomada por José Joaquim Pedro, que trouxe consigo, na sumaca *Bomfim*, um cativo pequeno chamado Miguel<sup>246</sup>. Com o intuito de evitar a permanência desses ladinos, um ofício ordenava que eles saíssem da cadeia e fossem postos a bordo somente nos momentos próximos a saída das embarcações<sup>247</sup>.

Os proprietários dos escravizados, no entanto, tentavam escapar dessa nova determinação e garantir sua posse. Luís Jacinto Gomes requereu que fosse informado sobre o número de cativos da sumaca *Bomfim* que estavam na cadeia e suplicava “para deles dispor”<sup>248</sup>. Sua solicitação foi atendida e conseguiu soltá-los quatro dias depois<sup>249</sup>. Dona Emerenciana Maria Cardoza também solicitou a libertação de seus onze cativos, todos encaminhados para a cadeia, que vieram de Santos no brigue português *Feliz Destino*. Mas apenas três escravizadas boçais e três “crias” foram soltas após a senhora assinar um termo em que garantia que as utilizaria para seu próprio serviço<sup>250</sup>. Tudo indica que tais transtornos se tornaram comuns, pois, identifiquei vários registros desse tipo.

Como nem mesmo os escravizados marinheiros podiam desembarcar dos navios, os mestres também não foram poupados das consequências de tais medidas. Os da sumaca *São José Diligente* (vinda de Pernambuco), do brigue *Maria da Glória* (vindo da Costa Leste, com escala na Bahia) e do brigue escuna *Amigos* (vindo de Pernambuco) tiveram que assinar um termo em que se comprometiam a conservar a bordo seus marinheiros escravizados e obrigavam-se a levá-los quando saíssem da província<sup>251</sup>.

<sup>245</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 18 de junho de 1822. Fl.55-56v, doc.339. APEM.

Idem. Maranhão, 18 de junho de 1822. Fl.55-56v, doc.339.

<sup>246</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 21 de junho de 1822. Fl.60-60v, doc.356. APEM.

<sup>247</sup> OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao Sr. José Antônio Nunes dos Santos. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 21 de junho de 1822. Fl.60-60v, doc.357. APEM.

<sup>248</sup> PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 8 de julho de 1822. Fl.68, doc.398. APEM.

<sup>249</sup> PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 12 de julho de 1822. Fl.70, doc.410. APEM.

<sup>250</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 1 de julho de 1822. Fl.63, doc.372. APEM; ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 22 de julho de 1822. Fl.78V-79, doc.437. APEM.

<sup>251</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão para o Desembargador Ouvidor Geral do Crime e intendente da Polícia. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das Primeira e Segunda Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66.

Considerando os Registros do Porto, publicados no jornal *O Conciliador*, entre 1821 e 1823, foi possível perceber que a condição e a quantidade dos cativos não costumavam ser especificadas nos anúncios, sendo, geralmente, utilizadas até então, expressões como: “com escravos” ou “escravos consignados a”. Foi só a partir da proibição da entrada de ladinos que aquelas informações passaram a constar, como nos casos do brigue escuna português *Liberal*, que chegou de Angola, com escala em Pernambuco, em 3 de janeiro de 1823, com 281 escravizados boçais consignados a Honório José Teixeira<sup>252</sup> e da escuna portuguesa *Bella Astréa*, vinda da Bahia, com escala no Ceará, que aportou em São Luís no dia 18 de janeiro do mesmo ano, com 115 escravizados boçais, consignados a Carlos Luciano Mendes<sup>253</sup>. Resta saber se todos eram realmente boçais. Não acho improvável que, como no caso citado anteriormente, os mestres e/ou proprietários começassem a classificar cativos ladinos como boçais como uma estratégia para burlar a proibição. Tal situação deve ter motivado as autoridades a fiscalizarem não apenas sua entrada, mas também a comercialização.

Em ofício de 24 de dezembro de 1822, o secretário interino da Junta do Maranhão se dirigia ao senhor José Antonio Nunes dos Santos para que esse chamasse em sua presença Sebastião Pinto, o bacharel João Bráulio Nunes e seus irmãos, e Manoel Francisco da Silva, “a fim de que declarem sobre os escravos ladinos que têm comprado em leilão e quem os forneceu”<sup>254</sup>. Ao mesmo tempo reiterava a necessidade de punição aos infratores, como na ordem encaminhada a um juiz onde determinava que “tomando conhecimento sobre a venda ou introdução de escravos ladinos nesta província, siga procedimento judicial na forma de direito contra infratores”<sup>255</sup>.

É claro que tal medida trouxe prejuízos àqueles envolvidos no comércio de ladinos. Além de não poderem dispor da “mercadoria”, ainda tinham que arcar com os custos de seu retorno aos portos de origem. O reflexo pode ser percebido nos números dos Balanços da Tesouraria Geral da Junta d’Administração e Arrecadação da Província do Maranhão sobre a arrecadação de “meia siza de escravos ladinos”, que foi de 1.500.083 réis no mês de janeiro e

---

Maranhão, 12 de dezembro de 1822. Fl.48-48v, doc.553; OFÍCIO de 14 de dezembro de 1822. Fl.48v, doc.554; OFÍCIO de 20 de dezembro de 1822. Fl.49-49v, doc.555. APEM.

<sup>252</sup> REGISTRO DO PORTO. *O Conciliador*, 4 jan.1823, nº155, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>253</sup> REGISTRO DO PORTO. *O Conciliador*, 25 jan.1823, nº161, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>254</sup> OFÍCIO do secretário interino da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao Sr. José Antônio Nunes dos Santos. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 24 de dezembro de 1822. Fl.153-153v, doc.742. APEM.

<sup>255</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 3 de março de 1823. Fl.171v, doc.829. APEM.

de apenas 71.186 réis no mês de março de 1823<sup>256</sup>. Esses foram os únicos registros que encontrei, mas chamo atenção para o valor ainda elevado em janeiro, seis meses após a proibição, e para a queda brusca registrada em março.

Apesar disso, não encontrei nos jornais reações enfáticas a essa medida. Entre os poucos registros envolvendo essa questão estão os relacionados a um anúncio publicado em 12 de março de 1823, por Joze Luiz de Lavor, morador da Rua do Sol, em que ele vendia dois cativos: um barbeiro cabeleireiro e tocador de instrumentos de sopro e um cozinheiro e bolieiro<sup>257</sup>. Poucos dias depois, um leitor com o codinome “O homem da capa parda”, referia-se a ele:

Qual será o motivo porque sendo expressamente proibida nesta província a introdução e venda dos escravos ladinos vindos das províncias do Sul e sendo recolhidos na cadeia todos os que chegam, machos e fêmeas, grandes e pequenos, negando-se pertinazmente aos proprietários que os suplicam expondo razões as mais atendíveis e justas...qual será o motivo, torno a dizer, porque se haviam de excetuar desta regra os escravos de um figurão que há tempo chegou a esta cidade, vindo das províncias do Sul e que, segundo dizem por aí, fez anunciar a venda de dois ditos escravos?<sup>258</sup>.

Era indagado, ainda, se quem comprasse os referidos escravizados poderia deles usufruir tranquilamente ou seria privado como ocorrera com Sebastião Pinto e outros, citados acima. O senhor Caetano José de Souza também denunciou a venda de ladinos vindos na galera *Jequiá* e destacou a necessidade de se “investigar as pessoas de todos os escravos e os documentos para as devidas providências”<sup>259</sup>.

Esses foram os únicos questionamentos identificados. Estariam os envolvidos em tal atividade realmente tão temerosos de rebeliões a ponto de concordarem com essa medida ou apenas não me foi possível ter acesso a esse debate? Vale lembrar que o jornal *O Conciliador* estava vinculado à administração provincial e que a instalação da primeira tipografia do Maranhão era algo recente o que pode ter inviabilizado discussões no jornal sobre essa questão<sup>260</sup>. Outro aspecto é que o processo de Independência estava em curso e as tensões dele decorrentes ocupavam o centro das atenções. Isso não significa que não ocorreram atritos. Como já foi pontuado, o tráfico interno cumpria um papel importante no

<sup>256</sup> BALANÇOS da Tesouraria Geral da Junta d’Administração e Arrecadação da Província do Maranhão. *O Conciliador*, 8 fev. 1823, nº165, f.2 e 12 abr. 1823, nº183, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>257</sup> VENDA. *O Conciliador*, 12 mar. 1823, nº174, f.6. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>258</sup> CARTA. *O Conciliador*, 15 mar.1823, nº175, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>259</sup> INDICAÇÃO feita pelo senhor José de Souza denunciando à Junta provisória. Registro das Atas da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e do Conselho do Governo do Maranhão. 1822-1856. Livro 1336 (1822-1824). Maranhão, 10 de janeiro de 1823; sessão 138. Fl.65v-66. APEM.

<sup>260</sup> O primeiro jornal da província, *O Conciliador do Maranhão*, só começou a circular no ano de 1821. Para mais detalhes sobre a circulação de impressos nesse período ver GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010.

abastecimento de escravizados e sua proibição por certo gerou prejuízos a todos que nele estavam envolvidos.

Não encontrei documento algum que estabelecesse o fim da proibição da entrada de ladinos. Após a adesão do Maranhão à Independência, em 28 de julho de 1823, foi lançada a *Gazeta Extraordinária do Governo da Província do Maranhão*, que se ocupou da publicação de documentos referentes à instituição da nova ordem, sob o comando de Lord Cochrane<sup>261</sup>. Nela foi publicada a determinação da Junta do Maranhão, do dia 30 de julho, para soltar todos os que estivessem presos por divergências de opiniões, bem como os escravizados que se achavam presos por virem “ladinos de Barlavento”<sup>262</sup>, pertencentes a vários negociantes<sup>263</sup>.

Constatei a existência de um certo vácuo documental que me impediu de acompanhar o restabelecimento desse comércio. O jornal *O Conciliador* deixou de circular no ano de 1823 e apenas em 1827, com o jornal *O Farol Maranhense*<sup>264</sup>, tem-se novamente a publicação de anúncios que permitem visualizar aspectos da comercialização de escravizados<sup>265</sup>. Não encontrei também documentos oficiais que mencionassem essa questão. Ao que parece, após a Independência, o tráfico de ladinos voltou a ser realizado normalmente e a presença dos subjugados ao cativo continuou sendo marcante.

Após sua chegada, vindos diretamente dos portos africanos ou de outras localidades da Colônia/Império, os escravizados enfrentariam uma nova etapa da sua jornada, seriam comercializados e encaminhados aos seus novos donos. Me aterei a esse aspecto a partir de agora.

## 2.2. As transações comerciais

Após o desembarque dos navios negreiros ou as longas jornadas terrestres, os escravizados se deparavam com um momento decisivo em suas vidas: a venda. Como pontua Mary Karasch, ao se referir ao Valongo, o maior mercado de cativos do país, “Ali estava a

<sup>261</sup> Circulou entre 4 e 14 de agosto de 1823 e teve apenas 6 números publicados. Idem, p.80.

<sup>262</sup> De acordo com José Maia Bezerra Neto essa expressão ela utilizada para cativos vindos de Cabo Verde, uma vez que alguns eram considerados ladinos, pois já viviam a experiência da escravidão e até falavam português.

<sup>263</sup> *Gazeta Extraordinária do Governo da Província do Maranhão*, 6 agos.1823, nº2, f.3. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>264</sup> O jornal “Farol Maranhense” começou a circular em dezembro de 1827. Manteve esse nome até o nº126, de 22 de setembro de 1829, sendo alterado para “O Farol Maranhense”, no dia 30 de outubro de 1829. Circulava as terças e sextas. O último número que encontrei data de 18 de novembro de 1831.

<sup>265</sup> Jerônimo de Viveiros menciona que, ao longo da década de 1820, os anúncios ainda não eram frequentes, estes teriam se intensificado a partir de 1828, estendendo-se, inclusive, a toda espécie de mercadoria. Ver VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.365. Nos demais jornais que circularam nesse período, a exemplo do *Argos da Lei* (1825) e do *Censor Maranhense* (1825-1830), não identifiquei anúncios referentes a escravizados.

encruzilhada de seus destinos, onde se determinava a quem serviriam, que trabalho fariam e até se viveriam ou morreriam cedo”<sup>266</sup>.

A autora faz ainda uma descrição dos desembarques no Rio de Janeiro, antes de 1824, quando os navios ainda descarregavam suas “cargas” no centro da cidade. Após ancorar e cumprir as formalidades, os escravizados eram desembarcados em barcaças menores, seguindo para a Alfândega onde eram contados, sendo definidos e pagos os impostos devidos. De lá seguiriam em grupo para o local do leilão; se houvesse compradores suficientes eram vendidos logo próximos à Alfândega, os que não encontravam compradores eram conduzidos para abrigos onde seriam tratados para restaurarem a saúde e poderem ser comercializados<sup>267</sup>.

Dunshee de Abranches é um dos poucos a mencionar aspectos do desembarque de escravizados em São Luís. Na obra “*O cativo*” faz narrativas sobre sua infância e juventude e afirma que a curiosidade o impeliu a buscar informações sobre o tráfico. Recorreu então ao quase centenário africano livre Adão, que costumava descer o rio Bacanga para vender sua pequena produção no Portinho e no Largo do Carmo. Segundo ele, Adão assistira “... a muitas descargas de cativos dos brigues negreiros. Passados de bordo para as gabarras, já vinham sob gargalheiras ou libambos, atrelados uns aos outros para não fugir ou se atirar na água”. Sobre os locais em que eram comercializados, indicou alguns casebres nas imediações do Portinho e do Desterro, além dos becos Feliz, da Caela, do Precipício e do Deserto como “... o valhacouto onde se encafuava a escravaria...”<sup>268</sup>.

Após o desembarque, fossem vindos diretamente dos portos africanos ou de brasileiros, os escravizados seriam comercializados e enfrentariam a redefinição de suas vidas. Alguns indícios sobre esses processos de negociação ajudaram-me a refletir sobre como essas transações eram concretizadas. Luis Thomé Rodrigues, da província do Ceará, havia chegado há pouco em São Luís, e mandou José Ramos de Lins vender vários cativos. Entre estes, no entanto, foi identificado um criminoso, que teria sido responsável pelo assassinato de um feitor do referido Thomé. Seu senhor, provavelmente, pretendia evitar prejuízos decorrentes da punição do cativo que, poderia ser sentenciado a morte ou a galés perpétuas<sup>269</sup>.

<sup>266</sup> KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. SP: Cia. das Letras, 2000, p.67.

<sup>267</sup> Idem, p.73.

<sup>268</sup> ABRANCHES, Dunshee. **O cativo**. 2ªed. São Luís: ALUMAR, 1992, p. 26-27. Apesar de ter nascido em 1867, o autor menciona fatos ocorridos ao longo do século XIX. Nesse caso em particular, afirma que Adão estava em São Luís desde o tempo que D. João VI chegara ao Brasil.

<sup>269</sup> OFÍCIO do Comandante Geral de Alcântara. Correspondências recebidas pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1914). Comandantes Gerais (1807-1840). Alcântara, 13 de março de 1826. Cx.0171, maço 00949. APEM.

Tal fato levou as autoridades a solicitarem a lista de compradores dos referidos escravizados. O vendedor havia seguido com eles para Perizes. Eram 9, todos homens: três de nação Angola e os demais classificados como “cafus”. José Diogo Duarte comprou três deles, Joaquim Brito e Thomé João da Costa Leite compraram um cativo, cada um. Os demais ainda não haviam sido vendidos. Essa poderia ser uma das formas comuns de se comercializar escravizados: o deslocamento para o interior com pequenos lotes. Os compradores mencionados poderiam ser pequenos proprietários<sup>270</sup>. Não é possível saber se Luis Thomé Rodrigues era um comerciante de escravizados ou se estava se desfazendo de alguns de sua propriedade. Nem se José Ramos Lins atuava costumeiramente nessa atividade<sup>271</sup>. Porém, encontro referência a alguém com o mesmo nome em um anúncio de fuga de um cativo publicado, no ano de 1838, no Diário de Pernambuco<sup>272</sup>. Tratava-se de Antônio, nação cassange, de 40 anos de idade:

Foi comprado em 1826 a Luiz Thomé Rodrigues, vindo do Ceará, e depois mudou-se para a Granja d’onde, por questões judiciais, se ausentou para esta província, sabe com certeza, que o negro fugiu para o poder desse Rodrigues, e quando se retirou o trouxe em sua companhia.

É possível que se tratasse da mesma pessoa, inclusive porque em ambos os casos ele é apontado como “do Ceará”. Antônio, o referido escravizado, pertencia a José Maria Faria de Matos. Curiosamente, entre os cativos comercializados por Luís Thomé, no ano de 1826, havia um de nome Antônio, vendido a José Diogo Duarte, porém identificado como sendo de nação Angola. Erros nos registros de nação não eram incomuns. Será que se tratava do mesmo cativo? Teria Antônio enfrentado mais uma venda? Se sim, posso aventar que talvez Luiz Thomé fosse um senhor se desfazendo de seus escravizados, se não, talvez se tratasse de um comerciante que poderia fazer vendas eventuais no Maranhão. De todo modo, é possível concluir que múltiplas foram as formas utilizadas para comercializar escravizados no território da capitania/província.

Utilizei-me dos poucos anúncios de venda nos jornais, que começaram a circular na década de 1820, para tentar me aproximar um pouco mais das características desse momento tão crucial para a vida dos escravizados. Se, na segunda metade do século, os anúncios de

---

<sup>270</sup> OFÍCIO do Comandante Geral de Alcântara. Correspondências recebidas pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1914). Comandantes Gerais (1807-1840). Alcântara, 13 de março de 1826. Cx.0171, maço 00949. APEM.

<sup>271</sup> Idem.

<sup>272</sup> ESCRAVOS FUGIDOS. Diário de Pernambuco, 23 abr. 1838, nº.89, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

jornais permitem visualizar uma intensa rede comercial, que nos dá indícios de suas experiências, principalmente na capital, para os primeiros anos dessa década encontrei apenas três anúncios de venda no jornal *O Conciliador*, sendo que dois referiam-se a pessoas que estavam se desfazendo de seus bens por motivo de viagem, como no exemplo abaixo:

Nas casas de Caetano Jozé da Cunha citas na rua da Praia Grande, nº5, tem escravos para vender, de ofícios como carpinteiros, serradores e negros de todo serviço; tem negras que sabem bem engomar e cozer alguma coisa, entre as quais tem uma que borda e outra cozinheira, três escravos novos Minas. Estes escravos pertencem a uma família que se retira com brevidade; são vendidos a dinheiro ou a pequenos prazos em Letras endossadas por boas firmas<sup>273</sup>.

Tais indícios poderiam sugerir que não havia mobilidade muito intensa de escravizados ou esse mercado teria sofrido uma retração em decorrência da proibição da entrada de ladinos, mas é difícil refletir sobre essa questão nesse momento. É válido destacar que os anúncios em jornais eram uma novidade – já que até pouco tempo a circulação de impressos fora proibida na Colônia – sendo o mais comum a divulgação de anúncios afixados em alguns locais.

Dunshee de Abranches afirma que quando os navios aportavam, geralmente, os cativos já haviam sido loteados. Eram

entregues em *cambadas* aos mercadores ou aos capitães-de-mato, representantes dos fazendeiros do interior da Província. Como as embarcações levavam em certas épocas dois a três dias à vista da barra sem poder entrar, os compradores iam ao seu encontro em catraias para fechar as transações.<sup>274</sup>

Depois de certo tempo, de acordo com sua narrativa, o tráfico já estava tão organizado que só colocavam os pés em São Luís os africanos doentes ou de “fraca compleição”. As fontes limitadas não me permitem avançar no conhecimento desse assunto. Mas, os poucos registros parecem indicar que os leilões eram a forma mais comum de comercialização de escravizados, nesse momento, em São Luís. Talvez fosse o mecanismo utilizado para vender os que haviam descido das embarcações. Os registros abaixo apresentam informações de leilões realizados na cidade:

#### Leilão

Que no dia quarta-feira, 27 do corrente mês, às 9 horas da manhã, pretende fazer na antiga Casa de Leilões na Praia Grande, Hermenegildo Antonio Leiria, sendo uma porção de escravos escolhidos, vindos pelo brigue Delphim, de Moçambique, cujos

<sup>273</sup> VENDA. *O Conciliador*, 20 jul.1822, nº107, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>274</sup> ABRANCHES, Dunshee. **O cativo**. 1992, p.27.

escravos serão arrematados às condições que no ato do mesmo leilão se declararem<sup>275</sup>.

Quinta-feira, 6 do corrente, no Armazém dos Leilões, no Beco dos Barbeiros, se hão de arrematar em leilão oito escravos de que é proprietário o Ilustríssimo Senhor Francisco Alberto Rubim, proximately chegado do Ceará, os quais pretende vender por estar próximo a partir para Lisboa. As qualidades e ofícios dos ditos escravos serão declarados no ato do leilão no predito dia<sup>276</sup>.

Apesar de ações governamentais tentarem deslocar as comercializações para o subúrbio, os leilões eram realizados na Praia Grande, principal concentração populacional e comercial da cidade<sup>277</sup>. Dois espaços são mencionados: A Casa dos Leilões e o Armazém dos Leilões, no Beco dos Barbeiros. Não foi possível precisar se eram locais distintos. No caso dos escravizados leiloados por Hermenegildo Antonio Leiria, estes haviam chegado no dia 7 de janeiro de 1822, no bergantim português *Delphim*<sup>278</sup>. Essa embarcação partiu de Lisboa, comprou 221 cativos em Moçambique, dos quais 137 desembarcaram no Maranhão<sup>279</sup>. Embora na Database essa província seja informada como primeiro porto de desembarque, no Registro do Porto publicado no jornal *O Conciliador* consta que houve uma parada em Pernambuco. Pode-se aventar que a diferença entre o número de cativos adquiridos e os desembarcados (84) seja resultado, pelo menos em parte, do desembarque de uma parcela da “carga” nesse porto. O proprietário da embarcação era José Nunes da Silveira e o capitão foi Francisco Joaquim Almeida; nenhum dos dois estava envolvido na comercialização dos cativos, tarefa que ficou a cargo de um comerciante local.

Outro aspecto a destacar foi o tempo de quase três meses entre o desembarque e a comercialização. Seria um período para garantir o restabelecimento dos escravizados após a penosa viagem ou os leilões eram realizados para vender “refugos”, ou seja, a escravaria de menor qualidade? O anúncio em questão não especifica quantos seriam leiloados. Por outro

<sup>275</sup> LEILÃO. *O Conciliador*, 23 mar.1822, n°73, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>276</sup> LEILÃO. *O Conciliador*, 1 dez.1821, n°41, f.5. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>277</sup> Em abril de 1815 fora ordenado ao guarda-mor da saúde que “notifique imediatamente os vendedores de escravatura para que a remova para o subúrbio desta cidade, para assim efetuarem a venda de escravos com as comunidades, e sem prejuízos da saúde pública”.

OFÍCIO ao Guarda-mor da Saúde. Registro de ofícios, portarias e bandos do Governador e Capitão General da Capitania do Maranhão. Livro 59 (1814-1816). Maranhão, 10 de abril de 1815, fl.49-49v, doc.799. APEM. Em 1820, foi reiterada a solicitação para que o comércio de escravos fosse realizado nos arrebalde da cidade para que a população não fosse contaminada com as moléstias dele decorrente. OFÍCIO ao Provedor e Guarda-mor da Saúde. Registros da correspondência do Governador e Capitão-geral, da Junta Provisória e Administrativa das 1° e 2° Juntas provisórias e do Presidente da Província do MA. Livro 61 (1819-1820). São Luís do Maranhão, 4 de março de 1820. Fl.127 v-128, doc.30. APEM.

<sup>278</sup> REGISTRO DO PORTO. *O Conciliador*, 12 jan.1822, n°53, f.6. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>279</sup> Database 1801-1846.

lado, contemporâneos informam haver certa dificuldade e até “correria” para adquirir escravizados, pois, como se verá abaixo, alguns comerciantes buscavam escolher de antemão os melhores.

Não consegui elementos sobre o funcionamento da/ou das casas de leilões. Pertenceria a um comerciante específico ou seria propriedade do Estado? Qualquer comerciante poderia utilizá-la? O que posso afirmar é que não se tratava de um estabelecimento exclusivo para a venda de cativos, uma vez que outros “produtos” também eram comercializados nesse espaço.

Analisando o Rio de Janeiro, Mary Karasch afirma que as casas de leilões atraíam diversos tipos de clientes e que muitas vezes eram fonte de escravizados comprados em lotes por comissários. A autora analisa a casa de leilões Costa & Ottani, que estava em funcionamento no ano de 1830, e traz luz sobre alguns aspectos. Essa casa tanto anunciava leilões, como também utilizava os jornais para adquirir escravizados que seriam leiloados posteriormente. Cobrava uma comissão de 2% sobre a venda e garantia abrigo e alimentação pelo período de 8 dias para aqueles que estavam sob sua responsabilidade; após esse prazo, os proprietários deveriam assumir os custos, pagando uma taxa de 160 réis por dia<sup>280</sup>. Imagino que essa prática não devia ser muito diferente nas outras regiões do país, inclusive no Maranhão.

Entre os anúncios divulgados no jornal *O Conciliador*, Henrique Seasson é o único leiloeiro que aparece duas vezes. Com a proibição e fiscalização da venda de ladinos, os leilões se restringiam então a cativos boçais, pelo menos aparentemente.

Henrique Seasson avisa que tem para vender em leilão trinta escravos boçais, os quais se hão de arrematar na quinta feira 16 do corrente e nos dias seguintes na Casa dos Leilões na Praia Grande, das 10 até as 2 horas<sup>281</sup>.

#### Leilão

Que faz Henrique Seasson na Casa de Leilões da Praia Grande em o dia quarta feira, 25 do corrente, pela 9 horas da manhã, de vários escravos Cachéus chegados proximamente<sup>282</sup>.

Os leilões também poderiam ocorrer nas casas comerciais. O brigue *São Jozé Diligente Vulcano* partira do Rio de Janeiro no ano de 1823; comprou 349 cativos em Luanda, dos quais 297 foram desembarcados no Maranhão. Embora a Database não traga os nomes do

<sup>280</sup> KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. 2000, p.88-89.

<sup>281</sup> LEILÃO. *O Conciliador*, 15 jan.1823, nº158, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>282</sup> LEILÃO. *O Conciliador*, 21 jun. 1823, nº203, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

capitão e do proprietário da embarcação, esta, segundo o Registro de Proprietários de Navios, pertencia à firma que anunciou a venda<sup>283</sup>:

Antonio José Meireles, Ferreira e Companhia, negociantes desta praça, pretendem vender em leilão público no dia 30 de junho corrente, em casa dos mesmos, uma porção de escravos boçais, vindos de Angola em o brigue São Jozé Diligente Vulcano, divididos em diversos lotes, aos prazos de um e dois anos, pagamentos iguais, devendo os compradores prestar fianças idôneas, como principais pagadores, à satisfação dos vendedores. Todos os Srs. que quiserem concorrer ao dito leilão, podem comparecer no dito lugar, em o referido dia pelas 10 horas da manhã<sup>284</sup>.

Esses comerciantes atuavam tanto no tráfico transatlântico como na comercialização local. Comparando os anúncios de jornal com os Registros do Porto foi possível identificar um movimento semelhante também no tráfico interno. Os brigues *Bissaria Triunfante*<sup>285</sup> e *São Marcos*<sup>286</sup>, vindos de Pernambuco, trouxeram escravizados consignados a Jozé Rodrigues Roxo que foram posteriormente leiloados por ele, como informa esse anúncio:

#### Leilão

Que faz Jozé Rodrigues Roxo, sábado, 20 do corrente, às 10 horas da manhã, no Armazém dos Leilões no Beco dos Barbeiros, de alguns escravos boçais que se hão de arrematar; ou a dinheiro ou a prazos, como melhor convier aos compradores<sup>287</sup>.

Embora se tratassem de boçais, as duas embarcações não aparecem nos registros da Database, ou seja, não faziam viagens transatlânticas, o que indica que, diferentemente de Antonio Meireles e sua firma, Rodrigues Roxo não atuava no comércio direto com a África. A definição dos cativos como boçais, talvez fosse uma estratégia em tempos de proibição da venda de ladinos uma vez que suas transações comerciais se dão com Pernambuco. Além dos cativos, os navios mencionados trouxeram outros produtos consignados a esse comerciante. Com relação a esse aspecto, Manolo Florentino afirma que os traficantes estavam envolvidos no intercâmbio de produtos para os mercados externo e interno, “o que indica a sua atuação em diversas esferas da circulação, e não somente naquela que estava diretamente ligada à compra e venda de africanos”<sup>288</sup>.

Não sei se posso caracterizar Rodrigues Roxo como um traficante. Talvez seja um comerciante de menor envergadura, o qual, no entanto, atuava nesse comércio. Refletindo

<sup>283</sup> CÓDICES. Proprietários de navios.

<sup>284</sup> LEILÃO. O Conciliador, 25 jun.1823, nº204, f.6. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>285</sup> REGISTRO DO PORTO. O Conciliador, 30 jan.1822, nº58, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>286</sup> REGISTRO DO PORTO. O Conciliador, 30 mar. 1822, nº75, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>287</sup> LEILÃO. O Conciliador, 17 jul.1822, nº106, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>288</sup> FLORENTINO. Manolo. *Em costas negras*. 2014, p.192.

sobre esse aspecto, com base no Rio de Janeiro do início do século XIX, Roberto Guedes afirma que se tratava de um mercado pré-industrial, com grande número de pequenos comerciantes de ocasião na base e um grupo mais estável no topo. Para esse autor,

a venda regional de cativos, como negócio, não destoa muito de outros segmentos do mercado da praça carioca da época, como o comércio de cabotagem, o transporte de rebanhos e mesmo o tráfico atlântico de escravos do século anterior. Todos esses segmentos tinham as mesmas características: predomínio dos ‘empresários eventuais’ e o controle dos negócios nas mãos de grandes negociantes<sup>289</sup>.

Analisando os principais “negociantes de grosso trato” identificados na documentação, esse autor levanta a hipótese de que esses atuavam tanto no tráfico transatlântico de escravizados, quanto no interno, além de dominarem outras etapas da distribuição<sup>290</sup>. Não tenho informações sistemáticas, mas, pelo menos no que se refere à firma de Antônio Meirelles, é possível aventar essa possibilidade para o Maranhão.

Jerônimo de Viveiros afirma que, apesar do fim do monopólio, com a extinção da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a maioria dos negociantes não quis se expor ao risco do processo de compra e venda:

Criaram por isso um novo sistema mercantil, em que não havia propriamente comerciantes, mas simples comissários, que se limitavam a receber os artigos europeus remetidos pelos comitentes e a enviar para a Metrópole os gêneros que de lá lhe pediam<sup>291</sup>.

Segundo esse autor, poucos negociavam por contra própria, apenas José Gonçalves da Silva<sup>292</sup>, Meireles, Ferreira & Cia. e mais uns dois: “o grosso da classe, contentava-se com a comissão sobre a mercadoria vendida e os navios consignados”. Esse cenário parecia ter se mantido nas primeiras décadas do século XIX e Rodrigues Roxo poderia se tratar de um desses comerciantes.

Mary Karasch encontra uma variedade de estabelecimentos comerciais envolvidos no comércio de escravizados no Rio de Janeiro, entre eles, casas de comissão ou consignação, casas de leilões e lojas de varejo. Em todas elas os cativos eram um, entre os demais

<sup>289</sup> GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes. 2015, p.340.

<sup>290</sup> O autor, no entanto, pede cautela e aponta a necessidade de novas pesquisas para confirmar tal hipótese, pois, segundo ele: “Além dos problemas apontados, despachos e passaportes devem ser sempre cruzados com distintos *corpus* de documentos”. Idem, p.342.

<sup>291</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.99.

<sup>292</sup> Sobre essas comerciantes Matthias Assunção afirma: “José Gonçalves da Silva, que tinha por alcunha o Barateiro, dono de 1500 escravos, cuja fortuna foi estimada, depois da sua morte, em 1821, em 6 a 7 milhões de cruzados (490.000 mil libras)”. Ver ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De Cablocos a Bem-te-vis**. 2015, p.251.

“produtos” comercializados<sup>293</sup>. No Maranhão, nesse momento, não é possível perceber, é claro, o mesmo dinamismo identificado no Rio de Janeiro, mas já havia, nessas primeiras décadas do século XIX, o envolvimento de grandes e pequenos comerciantes nessa atividade.

Sobre essa rede de distribuição de cativos, Roberto Guedes menciona a existência de forros e escravizados que iam “pombeir”<sup>294</sup> ou “mascatear” por distritos da capitania do Rio de Janeiro<sup>295</sup>. Não encontrei registros como esses no Maranhão. A exigüidade de informações me impede de traçar um perfil mais amplo daqueles envolvidos nessa etapa da comercialização, responsável pela distribuição desses escravizados na província. Mas, considerando os indícios encontrados, posso supor a existência, pelo menos nos primeiros anos da segunda década desse século, de um mercado interno voltado, principalmente, para o abastecimento das propriedades rurais de mão de obra, o que resultou numa pequena circulação dessa “mercadoria” peculiar. Os abundantes anúncios de compra e venda de cativos, encontrados em períodos posteriores, ainda são raros nesse momento. Assim como os anúncios de aluguel. No período de circulação do jornal *O Conciliador* (1821-1823) encontrei apenas um anúncio desse tipo, no qual o cirurgião Luiz Sequeira pretendia contratar os serviços de uma ama de leite<sup>296</sup>.

Tais aspectos devem estar relacionados ao desenvolvimento da província nesse momento. Antônia Mota, ao analisar inventários com o intuito de traçar um perfil das fortunas maranhenses no período de 1794 a 1824, constrói um riquíssimo quadro que chama atenção pela grande concentração de investimentos em escravizados, em alguns casos, bem maior do que os feitos em bens de raiz<sup>297</sup>. Ao extrair apenas os números do século XIX e priorizar os que apresentaram valores investidos em cativos acima de 5 contos de réis, alcancei as informações abaixo<sup>298</sup>:

<sup>293</sup> KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. 2000, p.88-89.

<sup>294</sup> Segundo Roberto Guedes, “Pombeiro é um termo que expressa a atuação de traficantes de cativos que ligam a costa ao interior africano”. Mas o autor esclarece que o termo também se aplicava a comerciantes varejistas de gêneros alimentícios. Ver GUEDES, Roberto. *Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes*. 2015, p.350-352.

<sup>295</sup> Idem, p.350.

<sup>296</sup> ALUGUEL. *O Conciliador*, 15 jan. 1823, n°158, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>297</sup> MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais: redes de poder no Maranhão Colonial**. São Luís: EDUFMA, 2012, p.65.

<sup>298</sup> É válido frisar que o quadro elaborado pela autora é bem mais amplo e que apesar de apresentar dados anteriores a 1794 o foco de sua análise se concentrou no período de 1794-1824.

**TABELA 22 - INVESTIMENTO EM ESCRAVIZADOS E BENS DE RAIZ EM FORTUNAS DA CAPITANIA/PROVÍNCIA DO MARANHÃO (1802-1824)**

Inventariado	Ano	Bens de raiz	Escravizados	Fortuna líquida
<b>Francisca de Souza</b>	1802	13:989\$280	5:318\$000	42:381\$620
<b>D. Joana Maria Freire</b>	1804	7:070\$000	11:385\$000	16:906\$621
<b>Coronel José Joaquim da Silva Rosa</b>	1804	6:808\$000	42:262\$000	51:394\$726
<b>José Maria Nogueira</b>	1804	3:150\$000	7:775\$000	18:405\$741
<b>Miguel Ângelo Gomes</b>	1805	1:720\$000	5:540\$000	11:041\$090
<b>Coronel José Antônio Gomes de Sousa</b>	1805	42:702\$400	11:700\$000	67:042\$210
<b>Ana Joaquina Gromwel</b>	1806	36:005\$000	22:609\$000	63:280\$950
<b>Domingos Muniz Fernandes</b>	1810	Não informado	6:090\$000	6:145\$580
<b>Carlos A. Freire</b>	1810	7:800\$000	17:355\$000	26:929\$920
<b>Antônio de José Mesquita</b>	1813	5:550\$000	7:979\$000	14:687\$762
<b>Cel. João Belfort</b>	1814	36:290\$000	30:064\$000	50:570\$790
<b>D. Francisca Maria Belfort</b>	1816	39:475\$791	30:990\$000	133:751\$241
<b>Pedro Miguel Lamagnere</b>	1816	57:461\$000	44:242\$080	131:090\$175
<b>Bernardina Rosa</b>	1817	4:000\$000	11:212\$000	13:947\$340
<b>Manuel Antônio Ferreira</b>	1818	13:206\$800	12:019\$000	37:630\$773
<b>Henrique Guilhon</b>	1818	33:887\$000	6:537\$000	55:037\$990
<b>Ana Tereza Ferreira de Castro</b>	1819	29:037\$020	23:035\$000	56:031\$648
<b>Matildes Manoela da Silva</b>	1821	3:671\$800	5:230\$000	569\$127
<b>Bernardino José Pereira Castro</b>	1824	10:064\$480	8:630\$000	3:807\$090
<b>Antonio Lamagnere Galvão</b>	1824	4:979\$680	20:680\$000	28:798\$215

Fonte: MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais**. 2012, p.62-63. Adaptada <sup>299</sup>.

<sup>299</sup> MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais**. 2012, p.62-63.

Como se pode identificar em alguns casos a diferença entre o investimento em bens de raiz e de cativos é gritante. O Coronel José Joaquim da Silva Rosa, por exemplo, tem mais de 80% da sua fortuna investida nestes últimos. O inverso também ocorre, uma vez que se identificam inventários em que os bens de raiz são predominantes, bem como situações em que há certo equilíbrio nos valores investidos. Além das grandes fortunas existentes no período a presença de um número significativo de mulheres chama atenção. Marize Campos analisando a atuação de mulheres na economia e povoamento do Maranhão entre 1755 e 1822, enfatiza que muitas delas não se enquadravam no perfil de administradoras do lar; “estavam cuidando de suas lavouras, garantindo a posse de suas terras, contabilizando suas cabeças de gado, enfim, atuando na dinâmica econômica e social em que estavam inseridas”<sup>300</sup>, como comprovam as informações acima.

Analisando os números coletados, Antônia Mota dá pistas dos lugares para onde os cativos comercializados seriam deslocados:

mais da metade dos inventariados eram proprietários rurais, em sua maioria, plantadores de algodão e/ou arroz. Alguns possuíam fazendas de gado e raríssimos engenhos de cana-de-açúcar. Entre estes, encontrava-se uma minoria de grandes proprietários rurais, com mais de uma fazenda, que tanto plantavam para agroexportação como plantavam mandioca, fabricavam açúcar e criavam gado, portanto eram auto-suficientes<sup>301</sup>.

Com relação à distribuição por faixa-etária e sexo dos escravizados na região da Ribeira do Itapecuru, umas das principais áreas produtivas nesse período, essa autora aponta para a predominância de adultos (64,63%). As crianças de 0 a 6 anos (13,23%); os jovens de 7 a 15 anos (11,48%) e os que tinham mais de 45 anos (10,66%) compunham o restante do plantel. Considerando o total da escravaria por ela computada, 49,18% eram do sexo masculino e 37,59% do feminino<sup>302</sup>.

No que tange à concentração de escravizados, Antônia Mota e Daniel Barroso informam que a maioria dos proprietários dessa região possuía escravarias grandes, muito grandes ou mega plantéis, alcançando uma média de 89,6 cativos por plantel, como se verifica abaixo<sup>303</sup>:

---

<sup>300</sup> CAMPOS, Marize Helena de. **Senhoras donas:** economia, povoamento e bens materiais em terras maranhenses (1755-1822). Tese. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo: 2008, p.423.

<sup>301</sup> MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais.** 2012, p.65.

<sup>302</sup> Idem, p.70

<sup>303</sup> MOTA, Antônia da Silva; BARROSO, Daniel Souza. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará. 2017, p. 14.

**TABELA 23 - ESTRUTURA DA POSSE DE ESCRAVIZADOS NO MARANHÃO - RIBEIRA DO ITAPECURU (1785-1824)**

Tamanho do plantel	Proprietários (%)	Escravizados (%)
<b>01-09</b>	-	-
<b>10-19</b>	1 (3,1%)	19 (0,6%)
<b>20-49</b>	11 (33,3%)	404 (13,7%)
<b>50-99</b>	10 (30,3%)	715 (24,2%)
<b>100/+</b>	11 (33,3%)	1.820 (61,5%)
<b>Total</b>	<b>33 (100%)</b>	<b>2.958 (100%)</b>

Fonte: MOTA, Antônia da Silva; BARROSO, Daniel Souza. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará. 2017, p. 14. Adaptada.

O ritmo da produção agrícola nesse momento estimulava a aquisição de cativos para as grandes propriedades rurais, isso não significa dizer que eles não estivessem nas vilas e cidades realizando múltiplas atividades. A capital, apesar de ser o principal centro urbano, ainda era uma cidade pequena. Ao desembarcar em São Luís, no ano de 1811, o inglês Henry Koster teve um olhar um tanto depreciativo, afirmou que esta possuía habitações térreas, cobertas de palha e sem vidros nas janelas, o que lhes dava uma aparência “humilde e triste”<sup>304</sup>.

Os viajantes Spix e Martius, ao visitarem a cidade, no ano de 1819, pintaram um cenário mais animador. Segundo eles, as ruas eram irregulares, mal calçadas ou sem nenhum calçamento. O bairro da Praia Grande, no entanto, já possuía casas de dois ou três pavimentos, na maioria construídas de “grés de cantaria” com um estilo “inteiramente burguês”. O bairro de Nossa Senhora da Conceição tinha casas menores, muitas com jardins e pomares e nele se destacava o Campo do Ourique, que abrigava o quartel da cidade que contaria com cerca de 30 mil habitantes<sup>305</sup>.

Em seu artigo intitulado Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão, Pereira do Lago apontava outros aspectos, entre eles, as dificuldades de transporte na ilha. Aponta três estradas principais: o Caminho Grande, que levava a São José (São José de Ribamar), a do Arraial e da Estiva e a do Araçagy, todas sem calçamento. A ligação com a vila de Itapecuru também é descrita como precária, fazendo com que os rios fossem o principal meio para o transporte da produção<sup>306</sup>:

<sup>304</sup> Apud. CUTRIM, Luisa Moraes Silva. **A alma do negócio**. 2017, p.17.

<sup>305</sup> SPIX, Joham Baptist Von. **Viagem pelo Brasil**. 1981, p.269.

<sup>306</sup> LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão**. 1821, p.54-55.

Os meios de se transportar os gêneros ordinariamente são pelos rios, ou garapés em canoas pequenas a que chamam cascos de 6 a 8 palmos de boca, e outras grandes armadas à redonda de 20 a 30 toneladas, e com 6 a 9 homens de equipagem [...]; por terra usam-se os carros da mesma construção dos de Portugal...<sup>307</sup>.

No que tange à produção da ilha, afirma que se produzia algodão, arroz, café, mandioca, tabaco, cana-de-açúcar, milho, feijão, coco, carrapateiros, de onde se extraíam azeite para as luzes, e uma planta chamada “israelim” com a qual faziam um azeite similar ao extraído de azeitonas. Para Pereira do Lago, a produção de todos esses gêneros não eram condizentes com a abundância dos rios que cortavam a ilha, o que seria decorrente do “mao terreno”, mas também, principalmente, do pouco empenho na economia rural, somado ao atraso das técnicas, uma vez que o único instrumento de agricultura conhecido pela população naquele momento seria a enxada<sup>308</sup>.

Ao descrever a cidade de São Luís, Pereira do Lago nos dá uma noção de sua dimensão. Afirmava que possuía: “7 largos ou praças, 16 ruas Leste-Oeste e 15 norte-sul, além de várias travessas e becos” e apresentava magníficos edifícios. Com relação às atividades econômicas a capital possuía: 18 fábricas de descascar e beneficiar arroz; 4 prensas de algodão; 6 olarias que trabalhavam com tijolo, telha e algodão e algumas louças “sem ser vidrada” e 20 fornos de cal feitos de casca de sarnambi. Havia ainda fábricas de destilações e alguns teares de tecer panos de algodão que, de acordo com ele, só serviam para “pretos”, sacas e fardos. Além de duas (fábricas?) de curtimento de couros<sup>309</sup>.

Em outro trabalho, publicado em 1822, esse mesmo autor apresentava algumas obras realizadas entre os anos de 1820 e 1821: parte da capital tinha sido calçada e passara por obras de aformoseamento com a arborização da principal praça e embelezamento da rampa de embarque; um novo armazém de pólvora havia sido construído e a cadeia pública reformada. Além disso, foi criado um terreiro público ou casa de tulhas, em que o lavrador poderia armazenar seus gêneros para vender no momento mais propício<sup>310</sup>.

Ao tentar mapear a indústria da província, Pereira do Lago traça um quadro das principais atividades desenvolvidas, com a quantidade de livres e escravizados nela envolvidos, demonstrando a significativa presença destes últimos nesse setor, principalmente, na capital:

---

<sup>307</sup> Idem, p.54-55.

<sup>308</sup> Idem, p.55 e 120.

<sup>309</sup> Idem, p.120-124.

<sup>310</sup> LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001, p.58-59.

**TABELA 24 - MAPA DA INDÚSTRIA DO MARANHÃO (1821)**

Profissão	Na Província		Na Cidade do Maranhão		Total
	Livres	Escravizados	Livres	Escravizados	
<b>Alfaiates</b>	61	96	-	-	157
<b>Caldeireiros</b>	4	1	-	-	5
<b>Carpinteiros</b>	86	183	-	-	269
<b>Carpinteiros de machado</b>	96	42	-	-	138
<b>Calafates</b>	80	38	-	-	118
<b>Espingardeiros</b>	5	3	-	-	8
<b>Ferreiros</b>	-	-	37	23	60
<b>Funileiros</b>	-	-	2	1	3
<b>Marceneiros</b>	30	27	-	-	57
<b>Ourives</b>	49	11	-	-	60
<b>Pedreiros e Carteiros</b>	-	-	404	608	1.012
<b>Pintores</b>	10	5	-	-	15
<b>Sapateiros</b>	-	-	92	143	235
<b>Seleiros</b>	-	-	4	1	5
<b>Tanoeiros</b>	-	-	4	6	10
<b>Trabalhadores e serventes</b>	-	-	-	1800	1800
<b>Total</b>	<b>421</b>	<b>406</b>	<b>543</b>	<b>2.582</b>	<b>3.952</b>

Fonte: LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. 2001, p.58-59.

O autor elenca ainda a profissão de criados e feitores, que era ocupada por 560 brancos e 200 “pretos livres” na cidade do Maranhão. As fontes utilizadas não são informadas e, em alguns casos, as informações são restritas a capital. Mesmo ciente das possíveis limitações, considero-as relevantes. A mão de obra escravizada era predominante (75,6%)<sup>311</sup>. Em algumas atividades há a preponderância mais acentuada de livres, como no caso dos

<sup>311</sup> Não considerei nesse cálculo os criados e feitores.

carpinteiros de machado, calafates e ourives. Na função de pedreiros e carteiros<sup>312</sup> dos 1.012 concentrados na “Cidade do Maranhão”, os escravizados são 60%. Tal contingente deve estar relacionado às mudanças no cenário urbano identificadas por Pereira do Lago. Apenas a função de “criados e feitores” é registrada como exclusiva de livres. Por outro lado, a função de “trabalhadores e serventes” era a única que contabilizava apenas cativos. Todas as demais contam com a atuação dos dois segmentos e, em alguns casos, os escravizados eram, inclusive, maioria, a exemplo dos alfaiates, carpinteiros e sapateiros.

Os valores dos jornais pagos para os dois grupos também são especificados pelo autor e eram similares. Considerando o exposto, é possível identificar, no que tange a mão de obra especializada, a atuação de livres e escravizados. Eduardo Paiva, referindo-se a América espanhola, aponta que “Quanto mais urbanizada a região escravista, por exemplo, menos exclusividade houve no tipo de trabalho realizado pelos escravos, dada a quantidade quase sempre grande de forros e de não brancos nascidos livres que se formou, principalmente a partir do século XVII”<sup>313</sup>.

Foi possível observar também que a província vivia certo dinamismo, que se refletiu no desenvolvimento da capital e que os escravizados não estavam limitados aos serviços agrícolas. Apesar disso, não identifiquei transações comerciais significativas de escravizados nos jornais, nesse momento. O que reforça a hipótese de que este veículo, talvez, ainda não era o mais usual quando se tratava de comercializar aquele “produto” e seus serviços.

Apesar das limitações, a cidade avançava. Belarmino de Mattos apresentou um levantamento das edificações ao longo das décadas:

**TABELA 25 - EVOLUÇÃO DAS RESIDÊNCIAS EM SÃO LUÍS (1808-1856)**

Ano	Número de casas
1808	1.553
1818	1.557
1828	1.846
1838	2.213
1848	2.429
1856	2.764

Fonte: MATTOS, Belarmino de. Almanak administrativo, mercantil e industrial. São Luiz: Typ do Progresso, 1858/1860. Apud. MESQUITA, Francisco de Assis Leal. **Vida e morte da economia algodoeira no Maranhão**. 1987, p.140.

<sup>312</sup> Não foi possível identificar se a função de carteiro tem o mesmo teor da atualidade ou se nesse caso estava atrelada a alguma função da construção civil.

<sup>313</sup> PAIVA, Eduardo França. **Dar nome ao novo**: uma história lexical da Ibero-América entre os séculos XVI e XVIII (as dinâmicas de mestiçagens e o mundo do trabalho). Belo Horizonte: Autêntica editora, 2015, p.96.

Ao se aproximar do fim dos anos de 1820, São Luís já contava com 1.846 residências. Talvez por isso seja possível visualizar outro cenário quando, o jornal *O Farol Maranhense* começou a circular, no ano de 1827<sup>314</sup>. Nele, encontrei 57 anúncios no período de 1828 a 1831, nos quais aparecem escravizados de ganho, de aluguel, ladinos e boçais que são postos à venda nas residências dos proprietários, em casas comerciais e em outros espaços. O uso dos cativos de aluguel – que proporcionavam uma renda constante ao seu senhor, ao prestar serviços a terceiros durante um determinado período – e do cativo de ganho – que somava, a algumas tarefas na casa de seu proprietário, as atividades remuneradas que desenvolvia na rua – eram possibilidades de exploração dessa mão de obra identificadas nas vilas e cidades do Brasil, desde o século XVIII<sup>315</sup>.

Apesar de ainda serem poucos os anúncios nos jornais, seu aumento não deixa de indicar que estavam ocorrendo transformações: fosse na utilização desse recurso como espaço para comercialização de cativos, fosse na maior quantidade e variedade dos anúncios. Entre 1828 e 1831 foram 48 anúncios que, em sua maioria, oferecem escravizados jovens, com idades que variam entre 15 e 30 anos, voltados para atividades domésticas e para tarefas especializadas como pedreiros, sapateiros e boleiros.

Para além da maior visibilidade desse comércio, parece haver uma ampliação da utilização dos escravizados voltados para as atividades domésticas. Raimundo Gaioso afirma que estes formavam “uma grande parte do luxo dos ricos”<sup>316</sup>. Como bem lembra Luiz Felipe de Alencastro, a posse de escravizados não visava apenas a produção, “... empregado no trato social dos senhores, o escravo também constitui um objeto de luxo. Um dos traços mais arraigados da sociabilidade luso-brasileira consiste no hábito de considerar o número de empregados domésticos como sinal de riqueza”<sup>317</sup>.

Os anúncios em questão dão a impressão de que se tratava de um comércio ainda limitado ao atendimento de pequenas demandas. Trabalhadores domésticos e especializados são predominantes. Em alguns casos, identifica-se a preocupação em enfatizar que eram aptos para a aprendizagem de ofícios, o que pode indicar que esse era um mercado em crescimento no momento ou, quem sabe, tratava-se apenas uma estratégia para agregar valor ao cativo que estava sendo comercializado.

<sup>314</sup> O primeiro número encontrado na Hemeroteca digital é de 26 de dezembro de 1827 e o último de 19 de abril de 1831. Os anúncios se concentram no período entre 1828 e 1831.

<sup>315</sup> Ver ALGRANTI, Leila Mezan. **O feitor ausente**: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro: 1808-1822. Petrópolis: Ed. Vozes, 1988, p.49.

<sup>316</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.121.

<sup>317</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**. 2000, p.38.

Maria Cristina Wissenbach pontua que os proprietários buscavam habilitar seus cativos em diferentes ofícios, visando uma mão de obra que se adaptasse às demandas do mercado<sup>318</sup>. Ser qualificado poderia significar um cotidiano de trabalho mais brando, (quando comparado as atividades desenvolvidas nas lavouras), uma vida longe das senzalas e até mesmo a utilização de trajes sofisticados, caso se tratasse de uma dama de companhia ou ama. A proximidade com seu senhor poderia ampliar os espaços de negociação e a conquista de pequenos “direitos”. Esses escravizados, no entanto, não estavam imunes às mazelas da escravidão. Também estavam sujeitos aos excessos de trabalho, principalmente se fossem de ganho, e aos castigos que podiam estar presentes na sua relação com o senhor, uma vez que a coação física era um dos direitos garantidos aos proprietários para disciplinar seus cativos. Além disso, um escravizado qualificado era bem mais caro, o que muitas vezes dificultava a possibilidade de sua alforria.

Para o senhor, especializar um cativo significava ampliar os investimentos feitos. Porém, aumentava as possibilidades de lucros, fosse alugando seus serviços, colocando-o no ganho ou garantindo uma venda mais rentável no momento de dele se desfazer. Outra questão presente nos anúncios refere-se às características desejadas na mercadoria humana ofertada:

Quem quiser comprar um negro para serviço de casa, muito fiel, sabe cozinhar, idade 20 anos pouco mais ou menos, se dirija a casa do Mr. Aimar, ourives francês, Rua Grande, defronte do Paço<sup>319</sup>.

Theodoro José da Silva Gama compra escravos que sejam bons oficiais de carapina, carpinteiros, pedreiros, que não tenham vícios e que sejam moços e sadios. Quem tiver os mencionados escravos, e os queira vender, dirija-se ao Largo do Carmo por cima da Botica do sr. Godinho para tratar do ajuste<sup>320</sup>.

Ao colocar esse produto tão especial à venda, eram explicitados os atributos de um cativo ideal: “sem vícios”, “moço”, “sadio” e fiél. Katia Mattoso afirma que fidelidade, obediência e humildade eram as três qualidades essenciais que deveriam conformar a personalidade do “bom escravo”. Para que ele pudesse desfrutar da mobilidade que a cidade lhe possibilitava e certas tarefas lhe exigiam, o proprietário almejava ter garantias de que o cativo não fugiria<sup>321</sup>. Algo não tão fácil de conseguir.

<sup>318</sup> WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. **Sonhos africanos, vivências ladinas**: escravos e forros em São Paulo (1850-1880). São Paulo: Editora HUCITEC, 1998, p.81.

<sup>319</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 15 jul. 1828, n°: 48, p.220, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>320</sup> COMPRA. O Farol Maranhense, 3 mar. 1829, n°: 68, p.302, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>321</sup> MATTOSO, Katia. **Ser escravo no Brasil**. 2001, p.102.

Os escravizados presentes nos anúncios analisados podiam vir diretamente de portos africanos ou de portos locais, ser especializados ou não, como fica claro nos exemplos a seguir:

Quem quiser comprar o brigue brasileiro *S. José Grande* e a sumaca *Imperatriz*, fundeados neste porto dirija-se a José Rodrigues Roxo, que tem poderes para os vender; assim como também tem para vender um negro sapateiro e um mulato cozinheiro boleiro e sapateiro, chegados a pouco de Pernambuco e uma escrava de nação cassange, que sabe vender e lavar, vinda do Ceará pelo último Pacote<sup>322</sup>.

Leilão de escravos novos vindos ultimamente da Angola no brigue *S. José Grande*, que pretende fazer José Rodrigues Roxo, no dia quarta-feira 15 do corrente mês no Armazém dos Leilões na Praia Grande, pelas 9 horas da manhã, a dinheiro ou a prazos, conforme as condições que apresentará no ato do mesmo leilão; também há de vender alguns escravos ladinos<sup>323</sup>.

#### Venda

No fim da rua do desterro, junto estaleiro do Sr. João Dionízio, há para vender bons escravos novos chegados proximamente a esta cidade, e pertence a Manoel Antônio de Carvalho e Oliveira Sobrinho que trata da sua venda<sup>324</sup>.

O brigue brasileiro *São José Grande* saíra de Pernambuco, comprara cativos em Luanda e chegara ao Maranhão com 342 deles<sup>325</sup>. Já a sumaca *Imperatriz do Brasil* chegara ao porto de São Luís, vinda de Pernambuco, no dia 23 de agosto de 1830, trazendo 4 criados e 1 escravizado<sup>326</sup>. Não há como saber se, no último anúncio, a expressão “escravos novos” referia-se exclusivamente àqueles recém-chegados da África. Tudo indica que sim. De acordo com Mary Karasch, “o uso pelos negociantes das palavras ‘novo’ e ‘ladino’ sugere que faziam distinção entre os novos na escravidão e os anteriormente escravizados”<sup>327</sup>.

Considerando os Registros do Porto e a Database, nesse momento entravam, em São Luís, tanto cativos boçais quanto ladinos. No dia 21 de fevereiro de 1830, o patacho brasileiro *Maria*, vindo da Bahia, aportou com 168 escravizados boçais. Poucos dias depois, em 25 de fevereiro, o patacho brasileiro *Conceição*, vindo do mesmo destino, ancorara com 86 cativos ladinos. No que se refere às viagens transatlânticas, encontrei o registro de 4 viagens, responsáveis pelo desembarque de 1.422 escravizados no ano de 1830<sup>328</sup>.

<sup>322</sup> VENDA. O Farol Maranhense, [?] set.1830, nº: 225, p.946, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>323</sup> AVISOS. O Farol Maranhense, [?] set.1830, nº: 225, p.946, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>324</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 22 fev. 1831, nº: 274, p.1.146, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>325</sup> Database 1801-1830.

<sup>326</sup> REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

<sup>327</sup> KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro**. 2000, p.68.

<sup>328</sup> Database, 1801-1830.

Como já mencionei, não parecia haver negociantes voltados exclusivamente para o comércio de escravizados nesse momento, esses eram uma “mercadoria” a mais. Considerando os endereços presentes nos anúncios, os comerciantes ou proprietários responsáveis pela vendas viviam basicamente no bairro da Praia Grande: as ruas do Giz, Estrela, Grande e a Typografia do Constitucional são os locais mais mencionados. Os cativos poderiam ser vendidos sozinhos ou com suas famílias, como indicam os exemplos abaixo:

Venda

João Ribeiro da Silva faz ciente que tem para vender uma negra bonita figura e boas qualidades, nação Calabar, de idade de 28 anos pouco mais ou menos, com três crias de idade uma de 7 para 8 anos, outra de 6 para 7 anos e outra de 3 anos; quem as pretender comprar dirija-se a mim ou a meu procurar Manoel dos Santos Passos morador na Praia Grande nas casas aonde morou o desembargador Joaquim Jozé Sabino com quem poderá tratar de seu ajuste<sup>329</sup>.

Venda

Na Rua da Palma defronte do Lua, há para vender escravos ladinos de roça, chegados agora; vendem-se todos juntos, ou em casais com seus filhos, entre eles tem crioulos próprios para aprenderem ofícios e ditas para costura é boa gente e vende-se a dinheiro a vista<sup>330</sup>.

Venda

Quem pretender comprar uma cafusa de bons costumes e hábil para todo serviço de uma casa, com dois filhos, sendo o de menor idade com 50 dias de nascido, dirija-se ao capitão Moura, que mora de frente da Relação<sup>331</sup>.

Não está claro se vinham do interior da província ou de outro porto, mas pareciam ser originários de uma propriedade que lhes dava certa estabilidade, o que teria garantido a constituição de laços familiares. Assim, há casais e uma mãe com suas crias. Embora, no primeiro anúncio, a mãe seja africana, não é informado se seus filhos também o eram. Não parece haver, pelo menos nesses dois casos, a intenção de separá-los, lógica que será ignorada quando se acentuar o tráfico interprovincial, posteriormente. Isso não significa que não havia a comercialização de crianças. As mais jovens que encontrei nos anúncios foram uma “moleca” que tinha entre 10 e 11 anos e um “moleque crioulo” de 13 anos<sup>332</sup>. Apesar da pouca idade, ela, segundo o anúncio, tinha “princípio de costureira e rendeira”, o que

<sup>329</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 1 out.1829, nº: 233, p. 982, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>330</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 15 jun.1830, nº: 202, p.858, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>331</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 17 de dez. 1830, nº: 255, p.1070, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>332</sup> VENDA. O Farol Maranhense, 11 jul. 1828, nº: 47, p.216, Typ. Nacional; VENDA. O Farol Maranhense, 18 abr.1829, nº: 23, p.116, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

comprova que desde bem cedo as crianças escravas tinham que abandonar a infância e se inserir no mercado de trabalho. Em minha dissertação, já apontei especificidades na infância de crianças escravizadas:

Estar com a família, ser criado por seus pais ou pelo menos por um destes nem sempre era possível a uma criança escrava. O fato de utilizarem sua mão-de-obra, muitas vezes já especializada, era um dos elementos que abria espaço para que essas também fossem atingidas constantemente pelas conseqüências das compras e vendas, que eram práticas comuns no sistema escravista. Assim, a possibilidade de se separar do seu grupo de convívio fazia parte de seu cotidiano<sup>333</sup>.

Analisando inventários da Ribeira do Itapecuru, para o período de 1778-1825, Antônia Mota chama atenção para o fato da possibilidade de formação de laços familiares serem maiores nos grandes plantéis<sup>334</sup>. O espólio de Pedro Miguel Lamagnère, que morreu no ano de 1816, era composto por 200 escravizados, 45% deles nascido no continente africano. Esses cativos estavam divididos “entre seu solar na Rua da Paz, as três fazendas de plantações de algodão e arroz, uma fazenda de criação de gado e um engenho de moer cana”, todos situados na Ribeira do Itapecuru. A autora identificou vários núcleos familiares, a exemplo do da crioula Feliciano, de 45 anos, que vivia com seus três filhos, os escravizados Inácio, 22 anos, João, 17 anos e Felícia de 20 anos, na fazenda “Vamos ver”, onde moravam 38 cativos.

A morte do senhor era um momento delicado e, assim como a venda, as partilhas poderiam romper laços familiares ou, pelo menos, dificultar a convivência entre os membros de uma família. Como aponta Antônia Mota:

No Maranhão embora os proprietários de escravos reconhecessem tais vínculos entre os escravos, a grande maioria não hesitava em quebrá-los, caso isso lhe fosse conveniente. Estamos nos referindo a prática comum naquela formação social de legar a filhos e netos ‘escravinhos’, como vemos de forma recorrente nas recomendações testamentárias<sup>335</sup>.

Tal prática pode justificar, de acordo com a autora, o registro de casais de escravizados sem nenhum filho ou apenas com filhos pequenos junto a si. Talvez, membros da prole estivessem em fazendas de outros parentes de seus proprietários, como resultado de doações e partilhas. Apesar disso, Antônia Mota destaca a sensibilidade de alguns senhores no que diz respeito a separação das famílias de escravizados. Cita o testamento do coronel João Belfort, o qual, entre suas últimas vontades expressa:

---

<sup>333</sup> JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos Jacinto. **Laços & Enlaces**. 2008, p.157.

<sup>334</sup> MOTA, S. A. Família escrava nas plantations do Maranhão: demografia e sociabilidades. In: GALVES, M. C.; COSTA, Y. **O Maranhão oitocentista**. São Luís: Editora UEMA; Café & Lápis, 2015. v. 1, p.186-187.

<sup>335</sup> Idem, p.191.

Declaro que é da minha vontade que quando hajam de se repartir os meus escravos, não se separem as mães de seus filhos, procurando-se para os legados maiores famílias inteiras, e para os menores aqueles que não tiverem filhos, ou dos que forem solteiros, afim de não se separarem as ditas famílias.<sup>336</sup>

Essa “sensibilidade” parece ser possível em um contexto de estabilidade dos plantéis. Na segunda metade do século XIX, com o avanço do tráfico interprovincial, muitos senhores ignoram esse aspecto, sendo necessária, inclusive, a criação de leis para evitar tais separações. Fica claro que o contexto político e econômico tem um impacto profundo nas relações estabelecidas entre senhores e escravizados.

Nos anúncios do *Farol Maranhense*, apareceu também a oferta de cativas de aluguel, três amas de leite. A busca por esse serviço era muito comum, de forma que ser mãe, para uma escravizada, significava também uma nova possibilidade de exploração de seu trabalho.

#### Aluguel

Há quem tenha para alugar três escravas para amas de leite; quem delas precisar dirija-se a loja d’onde se vende O Farol, que achará com quem ajustar<sup>337</sup>.

#### Ama de leite

Faz ciente Luiz de Ciqueira, cirurgião, que ele tem uma escrava que a pouco lhe morreu a cria nascida há 22 dias; como a dita escrava tem grande abundancia de leite e teme que lhe inflame os peitos: Assim quem precisar de uma ama de leite, para a criança ser criada na casa do dito Ciqueira, visto que a dita escrava a não aluga para fora, por ser quem lhe rege a casa, e o pai ou a mãe da criança a pode ver quando quiser, e também examinar o leite por professor e seu preço será cômodo<sup>338</sup>.

Esse último caso não deixa de chamar atenção. Ao que parece, as amas eram sempre deslocadas para a casa dos que estavam pagando por seus serviços. Luiz Ciqueira, no entanto, estabeleceu algo diferente. Como a cativa era responsável pela administração de sua casa, a criança a ser amamentada é que deveria mudar-se para lá. Porém, em outros casos a função de “ama-de-leite” parece estar associada aos cuidados com crianças e não, necessariamente, com a amamentação, como no seguinte anúncio:

Vende-se 2 escravos, sendo uma negra de 16 a 20 anos, boa figura, cose, lava e goma e pode servir de ama de leite, não tem filho. Um negro cozinheiro da mesma

<sup>336</sup> TESTAMENTO de João Belfort, 1814. Arquivo do Tribunal de Justiça do Maranhão. Apud: MOTA, S. A. Família escrava nas plantations do Maranhão, p.195.

<sup>337</sup> ALUGUEL. O Farol Maranhense, 15 jul.1828, n°: 48, p.220, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>338</sup> ALUGUEL. O Farol Maranhense, 6 fev.1829, n°: 61, p.274, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

idade. Quem pretender comprá-los dirija-se a Figueiredo e Cunha, na rua do Giz, ao pé do convento das Mercês<sup>339</sup>.

Apesar de serem pouco numerosos, os anúncios aqui analisados apontam para uma mudança no modo de ofertar escravizados na capital, quando comparados com o período de 1821-1823. São mais freqüentes e neles aparecem a procura por escravizados especializados. Os anúncios de leilões também persistem, o que pode indicar que talvez fossem responsáveis pelas vendas mais volumosas, voltadas para o abastecimento de propriedades rurais, restando a esse comércio de menor monta, desenvolvido na capital, garantir mão de obra para as atividades especializadas e para os serviços domésticos.

Todos os leilões de escravizados anunciados no jornal *O Farol Maranhense* ocorreram no Armazém dos Leilões, situado na Praia Grande. Algumas vezes, eram realizados junto com outras mercadorias:

Avisos,

José Rodrigues Roxo, no dia quinta feira 28 do corrente pelas nove horas da manhã no Armazém dos Leilões, na Praia Grande, há de arrematar uma porção de escravos vindos da galera *S. Nicolau*, e alguns dos naufragados no brigue *Lucrécia*. Também no mesmo leilão hão de arrematar-se seis dúzias de taboado de costado<sup>340</sup>.

Aqui volta à cena o já mencionado José Rodrigues Roxo. Aparentemente, ele estava atuando de forma mais intensa no comércio de escravizados. A galera *São Nicolau*, referida no anúncio, havia saído de Lisboa para Luanda, em 1827, onde comprou 424 cativos dos quais 414 desembarcaram no Maranhão. Seus proprietários eram Bernardo José Moreira e Antônio Fernandes. Já o brigue *Lucrécia*, não tem especificado o local de início da viagem, mas adquiriu 370 escravizados no mesmo porto. Em decorrência do naufrágio apenas 42 chegaram ao destino<sup>341</sup>. Em um ofício enviado ao governo, o Comandante Geral de Guimarães comunicava o referido acidente. Segundo essa autoridade, o brigue vinha de Angola com trezentos e sessenta escravizados, mas apenas a tripulação e quarenta e quatro cativos conseguiram sobreviver, sendo que “alguns estão quase mortos”<sup>342</sup>. Talvez mais dois tenham morrido e por isso só 42 sobreviventes tenham sido registrados na Database.

<sup>339</sup> VENDA. *O Farol Maranhense*, 20 nov.1829, n.º: 148, p.610, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>340</sup> AVISOS. *O Farol Maranhense* de 27 de fevereiro de 1828, n.º: 11, p.60, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>341</sup> Database 1801-1846.

<sup>342</sup> OFÍCIO do Comandante Geral de Guimarães. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1914). Subsérie 2: das Autoridades Militares (1796-1840). Comandantes de Regimentos (1824-1825). Quartel da Vila de Guimarães, 4 de novembro de 1827.Cx.0174, março 00963. APEM.

Embora os contemporâneos apontem dificuldades para aquisição de cativos, dada a pressa dos grandes produtores rurais em adquiri-los, parece que nem sempre isso ocorria. Os anúncios abaixo deixam claro que não foi possível concluir as vendas de um lote em um único evento:

Leilão

Sexta-feira 24 corrente, se há de continuar o leilão dos escravos novos, ladinos no armazém na Praia Grande<sup>343</sup>.

Leilão

Sábado 18 do corrente dezembro, no Armazém dos Leilões na Praia Grande, Corretor Thomas Jackson; José Joaquim dos Santos Ferreira Pretende concluir a venda de uma porção de escravos já costeados em lavoura; entre estes boas negras para serviço doméstico de qualquer casa. Principliará as 9 horas da manhã<sup>344</sup>.

Considerando apenas a Database, tem-se o registro da entrada de 9.652 escravizados ao longo da década de 1820, como já mencionado, apesar do decréscimo em relação à década anterior, o Maranhão continuava inserido no circuito comercial de escravizados e, contraditoriamente, há indícios de ter havido um maior dinamismo na comercialização desses na capital. A busca por essa mão de obra, no entanto, levou muitos fazendeiros a um contínuo processo de endividamento, como se verá agora.

### 2.3. O endividamento dos fazendeiros

A relação de dependência entre lavradores e comerciantes era uma característica marcante nesse período. Segundo Regina Faria, sendo resultante de uma economia mercantilista, que concentrava os principais ganhos na esfera da circulação de mercadorias, “o grande comércio era o setor que alcançava os maiores índices de acumulação, podendo e tendo o interesse de exercer o papel de financiador da produção agrícola”<sup>345</sup>. Essa sistemática garantia o dinheiro necessário para o funcionamento das propriedades rurais e o fazendeiro saldava ou amortizava suas dívidas na época da colheita dos gêneros agrícolas ou da safra de açúcar e aguardente<sup>346</sup>.

<sup>343</sup> LEILÃO. O Farol Maranhense. [?] set.1830, n°: 230, p.[?], Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>344</sup> LEILÃO. O Farol Maranhense. 17 dez.1830, n°: 255, p.1070, Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>345</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.34.

<sup>346</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.66.

Tais recursos eram também fundamentais para a aquisição de escravizados que serviam como a garantia dada pelos fazendeiros para a compra de mais cativos e para conseguir novos financiamentos. Essa relação de dependência e endividamento frente aos comerciantes é enfatizada e criticada por alguns contemporâneos, uma vez que não era raro esses acordos resultarem na perda dos escravizados e na desestruturação econômica de seus proprietários.

Escrevendo no início da segunda década do século XIX, Raimundo Gaioso argumentava que o preço cobrado por essa mão de obra era, no Maranhão, muito mais elevado do que em outras regiões e tais excessos vinham contribuindo de forma determinante para a diminuição da riqueza dos lavradores. Os escravizados eram definidos como “objetos de primeira necessidade” e se em tempos passados os lavradores contavam com reservas financeiras, que muitas vezes socorriam amigos e familiares, naquele momento havia um reduzido número deles nessa condição, estando à maioria endividada com os vendedores de escravizados. Afirmava que, embora as vendas fossem feitas, geralmente, pelos oficiais de navios, a ação de atravessadores fazia com que os valores cobrados ficassem mais elevados: “são logo infinitos os capitalistas, que monopolizam esta compra, para depois os tornarem a vender pelos honrosos preços que fazem gemer a lavoura”<sup>347</sup>.

Para esse autor, um dos principais fatores que contribuía para essa situação era a busca de distinção social. Desejosos de figurar como opulentos, os lavradores se dirigiam como cegos e “embriagados correndo para a casa do vendedor para se interessarem na compra”. Tal comportamento levaria muitos a ignorarem princípios simples da economia: “o lavrador que quase nunca deixa de regular a sua despesa pela proporção dos meios que tem para a fazer, de todo se esquece deste saudável preceito, logo que vê chegar embarcação com escravo”<sup>348</sup>.

Essa percepção foi compartilhada pelo Governador Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca, para quem o crescimento vertiginoso dos preços do algodão resultou em grandes endividamentos:

Os lavradores com a imprevidência que lhes é própria, entregando-se a um luxo desmedido, tinham também aumentado suas lavouras comprando escravos fiados a longo prazo, contando que o produto de suas colheitas chegaria para todas loucas despesas...falhando estes (os preços) repentinamente, viram-se na impossibilidade de

---

<sup>347</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.240-243.

<sup>348</sup> Idem, p.248.

pagar seus credores, quando eles mais precisavam realizar fundos e neste estado tem se conservado até agora, devendo grande parte dos lavradores mais do que possui<sup>349</sup>.

Em janeiro de 1821, o governador da capitania maranhense, Pinto da Fonseca, encaminhou um ofício ao ministro português, Thomaz Antonio de Villanova Portugal, onde relatava o “estado miserável” da província, resultante, a seu juízo, de uma conjunção de fatores, entre os quais: a safra ruim do ano de 1820; a queda abrupta do preço do algodão, resultante das oscilações do mercado internacional; a atuação de mercadores ‘ingleses’ no Maranhão; o endividamento crescente dos agricultores junto aos comerciantes locais, que também sofriam por não terem renda suficiente para suprir tal situação de insolvência, além da redução dos rendimentos da Alfândega e da Inspeção<sup>350</sup>.

O cenário por ele descrito não era nada animador. Vale destacar, no entanto, que esse discurso de crise e “decadência da lavoura” foi marcante nos documentos oficiais, na fala dos contemporâneos que produziram estudos nas primeiras décadas do século XIX e na produção historiográfica posterior. Para Alfredo Wagner Berno de Almeida, “A chamada ‘decadência da lavoura’ configura-se num elemento relevante e primordial para a explicação e o entendimento das condições econômicas e sociais da província, que perpassa comumente diversas interpretações”<sup>351</sup>. O referido autor enfatiza, ainda, a fala dos contemporâneos que escreveram sobre esse período, entre eles alguns já mencionados:

antes de manifestarem um mesmo tipo de produção intelectual, expressam uma interpretação colada às práticas efetivas de cada um de seus autores. Reproduzem visões que se pretendem representativas dos grupos sociais de seu pertencimento. Assim, os documentos de Gaioso, Garcia de Abranches e Xavier [Manoel Antônio Xavier] veiculam o ponto de vista das camadas de *lavradores*, ou seja, sesmeiros e grandes proprietários de fazendas de algodão, notadamente do Vale do Itapecuru<sup>352</sup>.

Esse aspecto não é ignorado neste trabalho. Quando utilizo os textos e posicionamentos desses contemporâneos, não deixo de considerar seu lugar de fala. O próprio Raimundo Gaioso, grande proprietário do município de Rosário, deixava claro que escrevia em nome dos lavradores. Ao se posicionar sobre o comércio de escravizados, afirmava que os

<sup>349</sup> Foi o último governador português da capitania, cargo que exerceu de 24 de agosto de 1819 a 15 de fevereiro de 1822. Segundo ele, entre 1815 e 1819 a arroba de algodão, que custava 3 mil réis, alcançou valores entre 9 e 10 mil réis, caindo drasticamente para cerca de 4 mil réis nesse último ano. Apud. CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. 1982, p.152.

<sup>350</sup> Apud. GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010, p.67.

<sup>351</sup> ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **A ideologia da decadência: leitura antropológica a uma história da agricultura no Maranhão**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Casa 8/Fundação Universidade do Amazonas, 2008, p.27.

<sup>352</sup> Idem, p.32-33.

vendedores eram ardilosos e se utilizam de todos os subterfúgios para conseguir que a compra fosse feita em dinheiro. Quando isso não era possível, a efetuavam por preço “dobrado”, com prazo de 1, 2 ou 3 anos, com a cobrança de juros. Nesse contexto,

o lavrador, ou por efeito da necessidade que tem de escravos para benefício da sua lavoura, ou pela força do maligno influxo de figurar de mais abastado, morde a isca, e quando quer desprender-se dela, é arrastado com execuções que o reduzem a pior estado do que antes se achava<sup>353</sup>.

A especulação que garantia lucros aos “capitalistas” era, para alguns, sinônimo de prejuízos e até falência. Alguns processos movidos em decorrência de dívidas resultantes da compra de escravizados confirmam alguns aspectos da descrição feita por Raimundo Gaioso. O Cônego Luiz Arnaldo de Mattos comprou uma cativa de Caetano Teixeira no valor de duzentos e sessenta mil réis, no dia 20 de outubro de 1806. O primeiro pagamento deveria ser feito em abril do ano seguinte e o segundo apenas em fevereiro de 1808, com o compromisso de pagamento dos juros devidos, caso não cumprisse o estabelecido<sup>354</sup>. Apesar do prazo relativamente extenso, foi exatamente isso que aconteceu. A inadimplência levou o negociante a entrar na Justiça Eclesiástica para a cobrança da dívida.

Encontrei mais dois registros como esse. O Reverendo Francisco de Melo fez uma compra de 9 cativos em novembro de 1807, constituindo um débito de dois contos e duzentos e cinquenta mil réis. A conta deve ter sido parcialmente quitada, tendo em vista que, em 18 de junho de 1810, o Reverendo fez uma nova aquisição. Dessa vez, foram 4 escravizados e uma “cria” no valor de hum conto e quarenta mil réis. Os débitos deveriam ser quitados em 12 e 24 meses, tal como pontuara Raimundo Gaioso. Mas, no ano de 1813, Caetano Teixeira abriu um processo no Tribunal Eclesiástico cobrando uma dívida de dois contos de réis, quinhentos e setenta mil e trezentos e trinta e um réis<sup>355</sup>.

O Cônego João José Barroso fez uma compra mais modesta, mas também não conseguiu cumprir o acordo firmado. Para provar o débito, Caetano anexou ao processo o recibo de venda assinado:

---

<sup>353</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.242.

<sup>354</sup> ASSINAÇÃO de 10 dias. Caetano José Teixeira/ Reverendo Cônego João José Barroso. Maranhão, 18 de março de 1811. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Série: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821). Doc. 2.645. APEM.

<sup>355</sup> ASSINAÇÃO de 10 dias. Caetano José Teixeira/ Reverendo Francisco de Melo. Maranhão, 13 de janeiro de 1813. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Série: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821). Doc. 2.652, APEM.

Dizer que pagarei ao senhor Caetano José Teixeira a quantia de quatrocentos e quarenta mil réis, preço de dois escravos de gentio da Guiné, que lhe comprei e recebi, cuja quantia prometo pagar da data desta a um ano e a data satisfaça abrigo os meus bens, e não satisfazendo no dito tempo pagarei os juros da lei até o real embolso. Maranhão, 28 de agosto de 1810.<sup>356</sup>

Não foi possível identificar o desfecho dessas ações na documentação encontrada. Mas, elas demonstram como se desenvolvia a dinâmica de comercialização dos escravizados e os riscos que comerciantes e compradores enfrentavam em tais transações.

Continuando sua narrativa sobre o comércio de escravizados e suas conseqüências. Raimundo Gaioso afirmava:

a escravatura está hoje mais cara do que no tempo da Companhia Geral de Comércio, tanto porque os efeitos que o gentio pede por cabeça de escravo que vem vender a Bissau, Cacheo, Zinquixor, Farim, etc. tem crescidos de valor, como porque também ele tem adquirido maiores luzes sobre os seus interesses<sup>357</sup>.

O tráfico era uma atividade inserida nos moldes capitalistas, voltada para a ampliação dos lucros. Nos territórios africanos, as trocas ficavam mais sofisticadas, o que garantiu ao comércio de escravizados posição entre as atividades que contribuiriam para o processo de industrialização da Inglaterra, fosse como gerador de capitais ou como mercado consumidor<sup>358</sup>.

Carlos Carvalho destaca que, por volta de 1822, o preço do cativo variava entre 250\$000 a 300\$000 réis<sup>359</sup>. Essa é a média de valor de um escravizado em boa condição física, encontrado nos inventários analisados por Antônia Mota com o intuito de traçar um perfil das fortunas maranhenses no período de 1794 a 1824<sup>360</sup>. Valor que parece ter se mantido ao longo da década, uma vez, que em setembro de 1830, Angela Rosa Saboia, moradora na Rua de Santa Aninha, anunciava a venda da escravizada Lina, crioula, idade de 25 anos, pouco mais ou menos, boa lavadeira e gomadeira, pelo valor de 280\$000 réis<sup>361</sup>.

<sup>356</sup>ASSINAÇÃO de 10 dias. Caetano José Teixeira/ Reverendo Cônego João José Barroso. Maranhão, 18 de março de 1811. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Serie: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821). Doc. 2.645. APEM.

<sup>357</sup> GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. 1818, p.241.

<sup>358</sup> Segundo Eric Williams, por volta de 1750 "... praticamente não existia nenhuma sociedade mercantil ou manufatureira na Inglaterra que não estivesse ligada de alguma maneira ao comércio colonial triangular ou direto". Para esse autor, "... os lucros obtidos forneceram um dos principais fluxos da acumulação de capital que, na Inglaterra, financiou a Revolução Industrial". WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. SP: Cia. Das Letras, 2012, p.90.

<sup>359</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão**. 1982, p.146.

<sup>360</sup> MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais**. 2012, p.71.

<sup>361</sup> VENDA. O Farol Maranhense [?] set. 1830, n°: 230, p.[?], Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

Garcia de Abranches, outro contemporâneo, também enfatizava a alta dos preços. Para ele, se

há vinte e tantos anos a esta parte a estimativa geral dos melhores escravos, que antes era de cem a cento e cinquenta mil reis, e raras vezes a duzentos, tem sido neste período de trezentos a quatrocentos mil reis e mais, fiados por um, dois e três anos; e havendo assim mesmo os Lavradores cegamente abraçado semelhante negócio estão por isso quase todos submergidos presentemente em um empenho tão estupendo de que nunca mais poderão ressurgir<sup>362</sup>.

Esse autor espantava-se, assim como Raimundo Gaioso, com o que chamava de cegueira dos lavradores: “... não sei se é uma louca ostentação, talvez que os cega na vaidade sem reflexão de aumentarem sem limite o número de seus escravos; não sei se os ilude a pueril confiança de uma prodigiosa futura colheita...”<sup>363</sup>. Em sua narrativa, afirma que era como se o lavrador fosse vítima de um encantamento: o submisso comprador apenas escolhia os escravizados entre os que lhe eram apresentados, ouvia o preço e sem replicar ia ao escritório passar o crédito ou assinar a letra. Ao chegar à sua propriedade, no entanto:

... logo sua boa Mulher, que o espera ansiosa, observa os escravos que o marido comprara e acha um com batimento, ou hidropesia, quatro com escorbuto, dois fogem-lhe dali à três dias, e os que restam, por exemplo, de uma dúzia, se os não levem as bexigas, com os outros inválidos que escaparem ficam em quatro contos e duzentos mil réis pelo menos<sup>364</sup>.

Manoel Antonio Xavier, ao escrever sua “*Memória sobre o decadente estado da lavoura e Comércio do Maranhão*”, no ano de 1822, também se posicionava sobre a relação entre negociantes e lavradores. Segundo ele, esses últimos enfrentavam problemas como a atuação dos gentios que impediam o avanço das lavouras em terras mais férteis, obrigando-os a utilizarem terras áridas e infrutíferas, o que acabava contribuindo para ampliar os prejuízos na produção resultando no seu endividamento. O resultado era que ao “... faltarem a seus deveres de acudir aos pagamentos dos Escravos e fazendas compradas aos Negociantes; e alguns destes por não poderem (segundo as suas forças) suportar tão grandes demoras, fundirem com execuções cruéis sobre seus devedores...”. Essa seria uma das facetas mais perversas desse sistema e gerava críticas ferrenhas. O autor afirmava que várias famílias, que

---

<sup>362</sup> ABRANCHES, Garcia de. **Espelho crítico-político da província do Maranhão**. 1822, p.13.

<sup>363</sup> Idem, p.13.

<sup>364</sup> Idem, p.13.

antes tinham condições de viver decentemente, se viam reduzidas a mendicidade após seus escravizados serem vendidos “em Praça por muito menos de a metade do seu justo valor”<sup>365</sup>.

Diferente de seus contemporâneos Raimundo Gaioso e Garcia de Abranches, Manoel Antônio Xavier não justificava o endividamento como resultante de uma “cegueira desenfreada” e sim como uma necessidade, uma vez que afirmava que tal situação resultava da “... inconsiderada deliberação de quererem aumentar a sua fortuna, ou melhorá-la comprando alguns escravos com esse louvável intento, ou para substituir aqueles que lhes morrem...”.

Ao escrever sua dissertação de mestrado sobre a produção algodoeira, o agrônomo Carlos Carvalho afirma que, como existiam grandes áreas de terra inculta, a formação de novos algodoads era realizada com a ampliação da mão de obra. A aquisição de novos escravizados, com preços sempre mais elevados, “implicava numa redução da capacidade de acumulação do proprietário escravista”<sup>366</sup>.

Robin Blackburn chama atenção para o aparente paradoxo entre as *plantations* rentáveis e o endividamento de proprietários, destacando: “Os beneficiários da labuta dos escravos poderiam ser, e na maioria das vezes de fato eram, aqueles que forneciam crédito ao plantador”<sup>367</sup>. Para os contemporâneos, aqui mencionados, os negociantes eram os verdadeiros algozes dos lavradores, por tomarem os cativos dos devedores, levando-os à ruína, pois, ficavam impossibilitados de continuar produzindo.

Em uma carta enviada por um negociante a um lavrador, transcrita por Garcia de Abranches, é possível identificar alguns elementos dessas transações:

Como me mandou dizer que tinha pouca gente para fazer o benefício do algodão, remeto-lhe por sua conta quatro escravos, que deixei de vender a dinheiro a vista para obsequiá-lo; eles estão um pouco magros, por causa do incômodo do navio, pela viagem grande, que trouxe, porém em V. senhoria o tratando ficam logo bonitos, porque são de boa qualidade...<sup>368</sup>

As relações entre negociantes e lavradores, já mencionadas, ficam explícitas, bem como os impactos causados pelas viagens nos escravizados. A alegada consideração do negociante, que o levou a preterir uma venda à vista para atender às necessidades de seu

---

<sup>365</sup> XAVIER, Manuel Antonio. Memória sobre o decadente estado da lavoura e comércio da Província do Maranhão e outros ramos públicos, que obstam a prosperidade e aumento de que é suscetível (1822). **Revista do IHGB**. Rio de Janeiro, n. 231, 1956. p.308.

<sup>366</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão**. 1982, p.147.

<sup>367</sup> BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão? 2016, p.29.

<sup>368</sup> ABRANCHES, Garcia de. **Espelho crítico-político da província do Maranhão**. 1822, p.24.

cliente, como se sabe, nem sempre era mantida quando este último não conseguia sanar suas dívidas.

João Lisboa relata outro caso: uma venda feita por Antonio Meireles ao Coronel Joaquim Antônio da Cunha, no ano de 1820. Nessa transação comercial foram adquiridos 32 cativos “boçais”, ao preço de 295\$000, cada um, perfazendo um total de aproximadamente 9:500\$000 réis. O pagamento seria efetuado em dois anos e foi dado como garantia, além dos referidos escravizados, uma légua de terras na localidade Urubu (atual Codó)<sup>369</sup>.

João Lisboa enfatiza alguns aspectos, entre os quais o preço elevado dos cativos “boçais” nesse momento, a estreiteza dos prazos e os juros cobrados. À época da compra o Cel. Cunha pareceu ser um fazendeiro abastado, mas não conseguiu saldar sua dívida: “Ou porque morressem grande parte dos escravos vendidos, ou porque as produções da lavoura estivessem por baixo preço, ou por outra qualquer causa...”. Tais incertezas faziam parte daquele processo produtivo. Houve cobrança judicial. Em 1822, o Cel. Cunha foi obrigado a entregar ao credor:

... 53 escravos custeados, com uma légua de terra, casas, engenhos, fornos de cobre, burros aparelhados, 850 alqueires de arroz, 50 de farinha, e duas roças com frutos pendentes, que nesse mesmo ano produziram 802 arrobas de algodão! E de tudo isto se apoderou este protetor de nova espécie pelo valor de menos de sete contos de réis!<sup>370</sup>

As “avaliações e adjudicações” são consideradas lesivas e escandalosas por Lisboa. Os cativos foram avaliados por valores que variaram de 135\$000 a 6\$000. Posteriormente, o de menor preço teria sido vendido por Antônio Meireles pela quantia de 350\$000. Quando Lisboa relata o caso, 16 anos depois, diz que o fazendeiro e sua família estavam reduzidos “barbaramente à indigência” e ainda tentavam anular a execução judicial e reaver seus bens.

O foco de João Lisboa é denunciar os desmandos de autoridades locais e, nesse caso específico, os favorecimentos dados ao, agora Comendador, Antonio Meireles. Para o jornalista, o envolvimento desse negociante na política era com a intenção de “ter juízes e funcionários públicos da sua parcialidade, que o ajudem a praticar destas e doutras, pois são inumeráveis as casas que o Sr. Meireles tem arruinado, penhorando, para se pagar de 10 ou 20 escravos, o duplo, e às vezes o triplo deste número”<sup>371</sup>. Jerônimo de Viveiros, expressa a mesma compreensão quando diz que o Comendador Meireles era “amigo de todos os

---

<sup>369</sup> LISBOA, João Francisco. **Crônica Maranhense**. 1ª parte. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 1969, p. 31.

<sup>370</sup> Idem, p. 32.

<sup>371</sup> Idem, p. 32.

presidentes, a cuja sombra vai renovando os seus contratos de abastecimento de carne verde à cidade, de grandes desembarques de africanos, de execuções violentas dos seus devedores...”<sup>372</sup>. É o conhecido imbricamento entre as relações políticas e as econômicas.

Entretanto, as estratégias usadas por Antonio Meireles pareciam não ser uma exclusividade dele. Os endividamentos e conflitos decorrentes dessa dinâmica não eram incomuns. João Ferreira da Assunção Pargas comprou 4 escravizados, entre 1818 e 1819, de Manoel José Ribeiro da Cunha. Em 1828, o Desembargador Ouvidor Geral informava ao Presidente da Província a condenação do devedor, obrigado a pagar 803.200 réis, referente à dívida firmada. Para cumprir a sentença, o réu teve 9 cativos penhorados; ao constatarem que eram insuficientes para a quitação do débito, foram apreendidos mais dois, a escravizada Lourença e o preto Antônio<sup>373</sup>. Pargas teve que se desfazer de 11 cativos para liquidar uma dívida referente à compra de apenas 4. Nesse caso, fica reforçado o entendimento de João Lisboa, relatado há pouco.

Um conflito entre o correspondente José Maria Faria de Mattos, responsável por intermediar compras para Domingos Antonio de Mesquita, lavrador de Caxias, traz outros elementos dessa dinâmica de comercialização de mão de obra e os problemas que dela poderiam decorrer. No dia 2 de novembro de 1822, José Maria Faria de Mattos publicou uma carta em que narrava as dificuldades que enfrentava por não receber o pagamento referente à venda de um lote de 12 cativos para o mencionado lavrador<sup>374</sup>. A compra, no valor de 3:384.000 réis, realizada em março de 1818, deveria ser paga num prazo de 12 a 18 meses, com juros de 1,5% ao mês por “todo tempo que os pagamentos se retardassem depois do vencimento e descontando-se igual prêmio por qualquer avanço que por conta do débito se fizesse antes do vencido”. Porém, segundo ele, Domingos Antonio de Mesquita não havia arcado com o combinado, impondo-lhe um prejuízo de 1:211.469 réis. Rogava, portanto, que o pagamento fosse feito, “por estar a dívida abonada por pessoa de confiança e crédito”.

Em carta publicada em 12 de fevereiro de 1823, Domingos Antonio de Mesquita apresentou sua versão dos fatos. O senhor Mattos havia sido seu correspondente a quem tinha delegado a tarefa de adquirir os escravizados em qualquer uma das casas dos Srs. Comendadores Meirelles ou Caetano Teixeira,

---

<sup>372</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954,p.171.

<sup>373</sup> OFÍCIO do Desembargador Ouvidor Geral. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Maranhão, 20 de março de 1828. APEM.

<sup>374</sup> CARTA. O Conciliador, 2 nov.1822, nº137, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

tanto por não o comprometer, como porque me não queria expor em outras mãos, que não pudessem sofrer grande empate; principalmente firmando as minhas esperanças em as colheitas com as quais devia sanar os meus débitos e sendo aquelas falíveis, podiam qualquer um dos dois apontados sofrer a demora<sup>375</sup>.

Desrespeitando suas ordens, José Maria Faria de Mattos os teria comprado nas mãos de outro negociante, não lhe informando sobre o pagamento dos valores adicionais. O lavrador disse ainda que poderia ter revogado a compra, mas não o fez por consideração e que ainda sofreu prejuízos, pois um dos cativos morreu no caminho e outro assim que chegou.

Domingos Antonio de Mesquita mencionou também, em sua carta, as dificuldades enfrentadas pelos lavradores e reconheceu que atrasou pagamentos, mas garantiu que quitou a dívida e que estava sendo injustiçado e caluniado. Alegou ter os recibos e divulgou a carta que recebeu do Sr. Mattos juntamente com os escravizados, onde, o correspondente, justificava a demora na aquisição dos cativos e o motivo de não os ter comprado dos comerciantes indicados:

Todos quantos navios tem vindo, como não é a Caetano, nem a Meirelles, e como hoje há muitos compradores à dinheiro, os vendedores só queriam à vista e quando estavam no refugio, então é que fiavam; assim mesmo voavam, porque lavrador é a coisa mais sôfrega que há e compram tudo...

José Maria Faria de Mattos apontava as dificuldades e os esforços realizados para conseguir a encomenda: as “negras de cria” solicitadas não foram compradas, pois não havia nenhuma a venda, além de serem “coisa que pouco vem”. Cada cativo custava entre 230\$000 ou 240\$000 réis à vista, mas saíram por 282\$000 réis, fiados a 12 e 18 meses. Afirmava ter adquirido os melhores, tendo sido o primeiro a escolher o que, inclusive, teria lhe rendido inimigos. O conflito aqui narrado deixa claro que alguns proprietários não aguardavam os leilões, que apresentei acima, cabendo aos seus correspondentes na capital garantir a mão de obra escravizada, além de outros produtos.

Como aponta Regina Faria, para aqueles que moravam em suas propriedades e vinham apenas eventualmente à capital, o comerciante atuava também como seu representante, às vezes fornecendo dinheiro para os filhos que estudavam em São Luís ou em outros lugares, recebendo as correspondências e fazendo pequenos favores<sup>376</sup>. Este parecia ser o papel de José Maria Faria de Mattos até o conflito.

<sup>375</sup> CARTA. O Conciliador, 12 fev. 1823, nº166, f.6. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>376</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p. 66.

Apesar das críticas, o endividamento dos fazendeiros em decorrência dos financiamentos não parece ter fomentado tentativas de reações políticas. Encontrei poucas referências a essa questão. Em um ofício da Junta Provisória e Administrativa encaminhado ao Desembargador Ouvidor Geral do Crime, em dezembro de 1822, era mencionado uma representação feita por lavradores do Distrito de Cantanhede, na Ribeira do Itapecuru, que reclamavam “dos excessos e abusos que sofrem com execução na escravatura”<sup>377</sup>. Apesar de haver demora na resposta, a solicitação parece ter surtido algum efeito. Em novembro de 1823, “após relatar várias dificuldades da província, incluindo as dívidas mantidas pelos lavradores, comprando a crédito escravos africanos, sujeitando-se a preços exorbitantes”, a Junta determinou que os lavradores ficassem isentos de serem executados judicialmente<sup>378</sup>. Não foi possível saber se a medida foi cumprida e quais seus efeitos práticos, mas, alguns anos depois a questão voltou à tona, na sessão do dia 16 de dezembro de 1829, do Conselho Geral da Província:

O Sr. Parga ofereceu uma indicação para que nomeasse uma comissão especial, que representasse ao corpo legislativo os grandes males, que os proprietários e lavradores tem resultado das penhoras em escravos, havendo outros bens com que se podem satisfazer aos credores<sup>379</sup>.

A ausência de um debate mais amplo sobre essa questão, nas fontes pesquisadas, pode ser consequência da influência política de alguns comerciantes, como mencionado acima. Mas, o que se conclui é que os empréstimos e financiamentos eram fundamentais para o funcionamento e desenvolvimento das atividades agrícolas e para o tráfico de escravizados.

No que tange a este último, as dificuldades impostas a esse comércio foram sendo ampliadas à medida que um novo cenário econômico se configurava. As pressões inglesas, para que as nações ainda envolvidas no tráfico negreiro o extinguissem, avançavam juntamente com o novo século. Acompanharei, agora, esse novo contexto, em que tratados e leis visavam por fim ao tráfico de escravizados e buscarei identificar seus impactos no Maranhão.

<sup>377</sup> OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa para o desembargador ouvidor geral do crime e Intendente da Polícia. Registro da correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das 1ª e 2ª Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66 (1822-1825). Maranhão, 20 de dezembro de 1822. Fl.50-50v, doc.558. APEM.

<sup>378</sup> ORDEM da Junta Provisória e Administrativa ao Desembargador Ouvidor Geral do Crime e Intendente da Polícia. Registro da correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das 1ª e 2ª Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66 (1822-1825). Maranhão, 9 de novembro de 1823. Fl.112v-113, doc.48. APEM.

<sup>379</sup> CONSELHO GERAL DA PROVÍNCIA. O Farol Maranhense, 18 dez. 1829, nº 151, p.[?], Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

**PARTE 2 - A PROIBIÇÃO DO TRÁFICO NEGREIRO E SEUS  
IMPACTOS NO MARANHÃO**

### CAPÍTULO 3 MEDIDAS ANTITRÁFICO: ações e reações no Maranhão (1810-1830)

#### 3.1. Leis, Tratados e Convenções

No Brasil, as medidas visando proibir gradativamente o tráfico de escravizados começaram antes mesmo do processo de Independência política. Desde que foi aprovado, em 1807, o projeto de lei que pôs fim a essa atividade na Inglaterra, esse país passou a pressionar os demais para tomarem a mesma decisão. Com a invasão de Portugal pelos franceses, em 1808, que culminou na vinda da família real para o Brasil, os britânicos encontraram um momento propício para ampliar sua influência sobre Portugal e impor a assinatura dos Tratados de 1810, extremamente lesivos aos portugueses. O primeiro foi o Tratado de Comércio e Navegação, que garantiu vários privilégios aos ingleses<sup>380</sup>. O segundo, entre as medidas estabelecidas, limitou o comércio de escravizados aos domínios portugueses<sup>381</sup>.

Em 1815, um novo acordo proibiu o tráfico ao norte do Equador e o Príncipe Regente Dom João se comprometeu a adotar medidas necessárias para garantir o cumprimento desse tratado. Allain El Youssef afirma que o Congresso de Viena abriu a real possibilidade de a Inglaterra conseguir a abolição do tráfico negreiro: “Saída do turbilhão napoleônico como grande potência mundial, o país pioneiro na industrialização desejava aproveitar sua posição hegemônica para fazer valer seus interesses”<sup>382</sup>.

Apesar dos acordos assinados, a impossibilidade dos britânicos vistoriarem os navios era um empecilho ao combate ao tráfico, o que os levou a pressionarem nesse sentido os países que continuavam envolvidos nesse comércio. Em 28 de julho de 1817 foi assinada a Convenção Adicional ao Tratado de 1815, com o intuito de regular o funcionamento da

---

<sup>380</sup> De acordo com Leslie Bethell, “foi imposto um Tratado de Navegação e Comércio a Portugal, determinando que os artigos manufaturados britânicos importados pelo Brasil seriam tributados com um imposto aduaneiro máximo de 15%. Além disso, os comerciantes britânicos teriam o direito de residir e possuir imóveis no Brasil, de manter suas próprias igrejas, cemitérios e hospitais, bem como nomear magistrados especiais (os juízes conservadores) incumbidos de todos os processos envolvendo súditos britânicos”. BETHELL, Leslie. O Brasil no mundo. In: CARVALHO, José Murilo de (Coord.). **A construção nacional: 1830-1889**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p. 135.

<sup>381</sup> 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, Conselho Editorial, 2002, p.29-33. O Tratado de Aliança e Amizade já estabelecia, no artigo 10º, restrições ao comércio português de escravizados.

<sup>382</sup> YOUSSEF, Alain El. **Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil** (Rio de Janeiro, 1822-1850). São Paulo: Intermeios; FAPESP, 2006, p. 63.

repressão, garantindo o direito mútuo de visita e busca aos navios e o estabelecimento de comissões mistas dos dois lados do Atlântico<sup>383</sup>.

Além disso, como destaca Jaime Rodrigues, a Convenção de 1817 estabeleceu a regulamentação burocrática que garantiu autorização para negreiros portugueses participarem do comércio de escravizados ao sul do Equador. O documento definiu também o que era tráfico ilícito: aquele feito em navios e sob bandeira britânica ou por vassallos britânicos em navio sob qualquer bandeira; em navios portugueses nos portos africanos localizados ao norte do Equador; sob bandeiras portuguesas ou britânicas, por vassallos de outras potências e o realizado por navios portugueses que se destinassem para qualquer porto fora dos domínios do rei de Portugal<sup>384</sup>.

As investidas britânicas não pararam por aí. O Alvará de 26 de janeiro de 1818, formulado para regular o Tratado de 1815 e a Convenção de 1817, reforçou aquelas medidas ao definir o destino dos africanos encontrados nos navios envolvidos nesse comércio ilegal, no Império português, bem como as punições aos que nele se envolvessem. Esses sofreriam o “perdimento dos escravos”, que ficariam imediatamente “libertos”. E mais, os responsáveis teriam suas embarcações confiscadas e perderiam suas cargas. Caso tivessem seguro, este ficaria nulo. Os oficiais dos navios seriam degredados por 5 anos para Moçambique, além de pagarem multa. Os navios que não tivessem bandeira portuguesa também sofreriam a pena de “perdimento de escravos”<sup>385</sup>.

Robert Conrad afirma que, por ironia, o momento em que a Grã-Bretanha pressionava para por fim ao tráfico foi exatamente quando o Brasil mais precisava dele em virtude da expansão da atividade cafeeira:

As necessidades de mão de obra eram particularmente elevadas depois de 1815, quando crescia a demanda pelo café nos Estados Unidos e Europa, após as guerras napoleônicas, e assim o tráfico se expandiu apesar de sua ilegalidade parcial e do aumento nos preços dos escravos naturalmente provocados pela ilegalidade<sup>386</sup>.

Com a Independência, em 1822, a jovem nação passou a sofrer pressões inglesas. Apesar de não ser obrigada a reconhecer os Tratados de 1815 e a Convenção de 1817, a Inglaterra condicionou o reconhecimento da Independência ao fim do comércio transatlântico

---

<sup>383</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos nos Brasil**. São Paulo: Cia. Das Letras, 2017, p.37.

<sup>384</sup> RODRIGUES, Jaime. “Neste tráfico não há lugar reservado”. 2017, p.4.

<sup>385</sup> BRASIL. Alvará de 26 de janeiro de 1818. **Colleção das Leis do Brazil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p.7.

<sup>386</sup> CONRAD, Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.71-72.

de escravizados. Como pontua Tâmis Parron, após abolir o tráfico em seu império, a Grã-Bretanha se aproveitou do processo de formação dos Estados Nacionais americanos para extrair deles tratados de abolição do tráfico. Não havia reconhecimento da Independência sem que houvesse um compromisso de findar o tráfico de africanos. Segundo ele, nenhum outro contexto “... poderia ter sido mais favorável à diplomacia inglesa e ao fim do tráfico negreiro transatlântico”<sup>387</sup>.

Leslie Bethell afirma que os tratados anglo-brasileiros (de comércio e do fim do tráfico), assinados em troca do reconhecimento da Independência pelos ingleses, foram vistos de modo geral,

como um grande sacrifício (possivelmente desnecessário) dos interesses nacionais (ou, pelo menos dos interesses da classe dominante latifundiária e escravista) e da soberania nacional por insistência de uma grande potência imperial, a Inglaterra, defendendo seus próprios interesses econômicos, políticos e ideológicos, no momento em que o Império brasileiro, recém-independente, estava mais vulnerável<sup>388</sup>.

Jaime Rodrigues aponta outra questão: a mudança da posição de Portugal, apesar de os portugueses continuarem atuando no tráfico para o Brasil.

Ao definir o que era tráfico ilícito, a Convenção de 1817 incluía os navios com destino aos portos fora dos domínios portugueses. Nessa categoria entravam todos os portos do Brasil a partir de 1822 (ou 1825, se quisermos ser mais legalistas). As autoridades portuguesas sabiam que permitir o tráfico de escravos com destino ao Brasil era ilegal a partir da independência brasileira e do seu reconhecimento<sup>389</sup>.

Beatriz Mamigonian menciona que “à época da Independência, o tráfico de escravos e a escravidão não eram mais considerados fatos naturais, e alguns construtores do Império projetavam um futuro sem escravidão”<sup>390</sup>. Nesse contexto, tem-se a proposta elaborada por José Bonifácio de Andrada e Silva. Em 1823, o então deputado da Assembléia Constituinte brasileira, representando a província de São Paulo, havia redigido uma Representação que continha, além de uma apresentação em que expunha sua visão sobre a escravidão e os malefícios por ela causados ao país, um projeto com 32 artigos que versavam sobre a abolição do tráfico e da escravidão<sup>391</sup>. O autor ponderava que embora não se pudesse acabar de

<sup>387</sup> PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil**. 2011, p.28.

<sup>388</sup> BETHELL, Leslie. O Brasil no mundo. In: CARVALHO, José Murilo de (Coord.). **A construção nacional: 1830-1889**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p. 137.

<sup>389</sup> Idem, p.7.

<sup>390</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**, p.59.

<sup>391</sup> SILVA, José Bonifácio de Andrada e. **Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura**. Paris: Typographia de Firmim Didot, 1825, p.6. A Representação não

imediatamente com a escravatura era mister fazer isso gradualmente. De acordo com sua proposta, o primeiro passo seria por fim ao tráfico negreiro e abrandar o sofrimento dos escravizados. Defendia que o fim do tráfico e a abolição gradativa da escravidão seriam passos fundamentais para que se pudesse, em poucas gerações, formar uma nação homogênea e realmente livre<sup>392</sup>.

Em sua proposta, Andrada e Silva considerava essencial o melhoramento nos métodos de produção agrícola, o que, sob sua perspectiva, contribuiria para a redução dos braços e aumento da produção. Além disso, considerava que o fim do tráfico traria mais lucros aos proprietários:

porque seus escravos atuais virão a ter então maior valor, e serão por interesse seu mais bem tratados; os senhores promoverão então os casamentos e estes a população. Os forros aumentados, para ganharem a vida, aforarão pequenas porções de terras descobertas ou taperas, que hoje nada valem. Os bens rurais serão estáveis e a renda da terra não se confundirá com a do trabalho e industria individual<sup>393</sup>.

Para alcançar tais intentos defendia que bastaria evitar a “vadiação” e também “tratar essa desgraçada raça africana com maior cristandade”. Realizando uma abolição gradual seria possível converter esses “brutos imorais em cidadãos úteis, ativos e morigerados”<sup>394</sup>. Apesar da defesa da abolição, a visão pejorativa dos negros é gritante. Grande parte dos elementos apontados pelos que vão defender o fim da escravidão, na segunda metade do século XIX, já está presente no documento elaborado por Andrada e Silva. Mas, nesse momento suas propostas foram praticamente ignoradas. As poucas mudanças com relação ao tráfico, que ocorreram nesse contexto, tiveram uma forte relação com as imposições inglesas.

O reconhecimento da Independência, em 1825, seria seguido pelo tratado anglo-brasileiro de 13 de novembro de 1826, que previa o fim do tráfico de escravizados para dali a três anos. O acordo assinado previa o fim da importação de cativos para o Brasil, sem nenhuma exceção, e entraria em vigor três anos após sua ratificação, que ocorreu em 13 de março de 1827:

Pelo tratado, os navios das duas nações suspeitos de engajamento no tráfico seriam apreendidos e submetidos a julgamento por comissões mistas instaladas dos dois

---

chegou a ser apresentada, uma vez que a Assembleia foi dissolvida nesse mesmo ano e seu autor exilado, mas foi impresso em Paris, no ano de 1825.

<sup>392</sup> SILVA, José Bonifácio de Andrada e. **Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império**, 1825, p.6.

<sup>393</sup> Idem, p.18.

<sup>394</sup> Idem, p.23.

lados do Atlântico (Serra Leoa e Rio de Janeiro) e, se condenados como piratas, seriam confiscados e os africanos encontrados a bordo, emancipados<sup>395</sup>.

Como pontua Jaime Rodrigues, as negociações em torno desse tratado, bem como sua assinatura formal, marcaram de forma profunda as relações entre o Império do Brasil e o governo britânico ao longo do segundo quartel do século XIX<sup>396</sup>. Rafael Marquese aponta o tráfico negreiro transatlântico como motor da expansão da cafeicultura no Brasil na primeira metade do século XIX, o que “além de ter acentuado as tensões sociais internas do sistema escravista brasileiro, converteu-se igualmente na questão externa mais crítica para o Estado Nacional recém-fundado”<sup>397</sup>.

Como se verá, os acordos assinados nas primeiras décadas do século XIX, embora não tenham posto fim ao tráfico de escravizados, não deixaram de interferir nessa atividade e muito menos de contribuir para sua proibição definitiva em 1850.

### **3.2. Medidas restritivas ao tráfico de escravizados: repercussões no Maranhão.**

No Maranhão, os acordos firmados por Portugal e seus desdobramentos causaram impactos na dinâmica do tráfico, principalmente, o Tratado de 1815, que proibiu o comércio com os territórios ao norte da linha do Equador. Como já mencionei, era dessa região que provinha grande parte da escravaria empregada nas lavouras maranhenses. Daniel Silva destaca que apesar de São Luís estar situado ao sul do Equador, “as correntes eólicas e oceânicas que levam ao Maranhão e suas principais fontes de escravos estavam todos localizados no Atlântico Norte”<sup>398</sup>. Para Marcelo Galves, além de causar óbvios prejuízos, essa proibição coincidiu

com um período de crescente demanda por mão-de-obra na economia provincial, potencializada pelo aumento dos valores médios pagos pelo algodão e por uma maior disponibilidade de créditos na praça de São Luís, em parte controlados por comerciantes ‘ingleses’<sup>399</sup>.

Contemporâneo a esse processo, Garcia de Abranches fez críticas a tais medidas. Segundo ele, além da cobrança de impostos sobre a comercialização de escravizados, a “proteção filantrópica da Nação Britânica a favor dos Africanos” e a proibição do tráfico ao

<sup>395</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**, p.60.

<sup>396</sup> RODRIGUES, Jaime. “Neste tráfico não há lugar reservado”. 2017, p.5.

<sup>397</sup> MARQUESE, Rafael Bivar. **Feitores do corpo, missionários da mente**. 2004, p.296.

<sup>398</sup> SILVA, Daniel. *The Atlantic Slave Trade to Maranhão*. 2008, p.482-3.

<sup>399</sup> GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**, p.68.

norte do Equador prejudicaram o comércio de cativos e, por consequência, os lavradores. Considerava os cativos dessa região mais aptos ao trabalho e que a navegação para os portos fornecedores era mais fácil. Outra consequência apontada por ele foram os imensos prejuízos causados pelo apresamento de navios portugueses carregados de escravizados, pelos britânicos<sup>400</sup>. Apesar de estar entre os que faziam críticas à escravidão e ao tráfico, não considerava viável seu fim imediato:

quem poderá duvidar que semelhante comércio é inumano, odioso, imoral, e até perigoso para a conservação das Províncias? Quem pretendesse justificá-lo, seria bárbaro. Mas, porém a nossa situação é muito singular, para que não mereça alguma contemplação, por meio de algum sistema mais bem combinado, sem comprimir, contudo as leis da natureza<sup>401</sup>.

Esse autor insistia que só os “robustos e tostados negros da Costa d’África” poderiam suportar o trabalho por estas bandas. Como um homem de seu tempo, vê a supressão do tráfico e da escravidão como catastróficas, não só para a província, mas para o Brasil como um todo. Propõe, então, que fosse dispensado um tratamento melhor a esses “desgraçados”, já que pelo menos por enquanto, seria impossível abrir mão da escravidão. Sugeriu que se voltasse à atenção para a imigração de europeus, em substituição progressiva aos escravizados, idéia que norteará as políticas voltadas para a substituição dessa mão de obra na segunda metade do século<sup>402</sup>. Vale frisar que Garcia de Abranches escreve no ano de 1822, portanto, antes de Andrada e Silva, mas ambos defendiam idéias similares.

Apesar de esse contemporâneo avançar sobre alguns aspectos, quando comparado a outros que debateram sobre o tráfico e a escravidão, Regina Faria aponta que nas primeiras décadas do século XIX as elites maranhenses ainda aceitavam a escravidão sem grandes ressalvas<sup>403</sup>. Jaime Rodrigues também destaca que a possibilidade de acabar com o tráfico de cativos parecia ser remota para a maioria dos autores que escreveram nesse período<sup>404</sup>. De acordo com Leslie Bethell:

Mesmo aqueles que entraram em contato com as idéias progressistas do fim do século XVIII e, em particular, com os ataques que se faziam tanto à moralidade como a legalidade da escravidão não podiam visualizar uma base alternativa para a vida econômica do império e se sentiam compelidos a defender o sistema e o

---

<sup>400</sup> ABRANCHES, de. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão**. 1822, p.32.

<sup>401</sup> Idem, p.37.

<sup>402</sup> Idem, p.45.

<sup>403</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista**, p.107.

<sup>404</sup> RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil. Campinas: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000, p.71.

comércio que o sustentava como males necessários que, no melhor dos casos, poderiam apenas ser reformados<sup>405</sup>.

Não se pode ignorar o peso econômico do tráfico e da escravidão nesse momento. Carlos Carvalho chama atenção para o fato de que essa atividade canalizava para fora do Maranhão uma parte considerável dos produtos de exportação, uma vez que era dominada por agentes externos e que também representava uma elevada parcela das importações<sup>406</sup>. De acordo com Jacob Gorender, no período entre 1812 e 1821, o valor resultante da importação de escravizados correspondeu a 25% do total das importações maranhenses, equivalendo a 24% do valor total das exportações<sup>407</sup>.

Leslie Bethell enfatiza que a proibição do tráfico estabelecida pelos acordos internacionais não foi sinônimo de supressão e que, no fim das contas, poucos governos tomaram as medidas necessárias para que ela fosse concretizada. No Brasil, em particular, o tráfico continuou avançando, fosse com os portos ao norte da África, onde era legalmente proibido a partir de 1815, ou ao sul<sup>408</sup>. Para José Murilo de Carvalho, “até 1830, o governo apenas resistiu às pressões, convencido da inviabilidade política de qualquer ação efetiva para extinguir o tráfico”<sup>409</sup>.

A proibição do tráfico ao norte do Equador não causou a paralisação da entrada de africanos no Maranhão. Beatriz Mamigonian afirma que o comércio de escravizados com a Guiné se fazia normalmente, apesar do Tratado de 1815<sup>410</sup>. Para Daniel Silva, as regiões produtoras de açúcar, em comparação com as economias de arroz e algodão, eram mais atraentes para contrabandistas de escravizados. Assim,

apesar das possibilidades de desembarques ilegais, o fluxo ilegal de escravos para Maranhão devem ter sido baixos. A capitania estava situada entre as mais ricas regiões que estavam envolvidas no tráfico de escravos do Atlântico Norte, como as Ilhas Caribenhas, especialmente Cuba, e as capitanias do nordeste do Brasil, como a Bahia ou Pernambuco<sup>411</sup>.

<sup>405</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.26.

<sup>406</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**, p.140.

<sup>407</sup> GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**, p.203.

<sup>408</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**, p.36.

<sup>409</sup> CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem: a elite política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 294.

<sup>410</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos nos Brasil**. p. 63.

<sup>411</sup> SILVA, Daniel. *The Atlantic Slave Trade to Maranhão*. 2008, p.482-3. Vale enfatizar que até o século XIX a divisão geopolítica do Brasil limitava-se a Norte (do Amazonas à Bahia) e Sul (de Minas Gerais ao Rio Grande do Sul). Foi só no século XX que categorias como Nordeste e Sudeste foram instituídas. Ver ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do nordeste e outras artes**. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

Porém, os dados de Walter Hawthorne demonstram um movimento diferente (ver Tabela 13). Já destaquei que houve um redirecionamento do tráfico após a assinatura do Tratado de 1815. Se, antes, os portos ao norte da África eram predominantes, a partir de 1816 os do sul passaram a ocupar esse lugar. Isso não significa que não houve tráfico ilegal, já que 23,5% dos desembarques registrados no período de 1816-1842 vieram da Alta Guiné e Cabo Verde.

De acordo com os números da Tabela 9, no período entre 1815 e 1830, 19.961 escravizados entraram na capitania/província diretamente dos portos africanos, uma média anual de 1.247. Embora tal número represente uma queda (no período entre 1801 e 1810, a média anual girava em torno de 2.221 escravizados), a redução no ritmo dessa atividade comercial ao longo da década de 1820, não esteve necessariamente associada à legislação vigente. Os números apresentados demonstram tanto a continuidade do tráfico ao norte do Equador, quanto às dificuldades em evitá-lo.

Isso não significa que tais medidas não geraram mudanças nessa atividade e muito menos ações no sentido de coibi-lo. A fiscalização inglesa gerou muitas reclamações de comerciantes da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Maranhão, as quatro maiores praças negreiras do Brasil, no início do século XIX, em decorrência das perdas de navios, cargas e escravizados<sup>412</sup>. Como pontua Jaime Rodrigues “a continuidade do tráfico nas regiões ao norte do Equador seria, por muitos anos, motivo de conflitos e negociações entre os governos inglês, português e, posteriormente, brasileiro”<sup>413</sup>.

Luís Henrique Tavares menciona a captura de alguns navios ainda nos primeiros anos da segunda década dos oitocentos, uma vez que o tráfico fora dos domínios portugueses já sofria restrições impostas pelo Tratado de 1810. Possivelmente, duas das embarcações capturadas eram de traficantes que operavam no Maranhão. A galera *Urbana*, presa em Cabinda, no ano de 1811, pelo menos até o ano de 1809 era registrada no nome do já mencionado comerciante Antonio Meirelles e de Joaquim José de Sequeira. A galera *Nossa Senhora da Vitória*, pertencente a Caetano José Teixeira, foi capturada em maio de 1814, no canal de Bissau<sup>414</sup>.

Após 1815, essas ações continuaram e podem ter se intensificado. Em 15 de fevereiro de 1816, o Governador e Capitão-General da Capitania do Maranhão mandou publicar o Tratado de proibição ao tráfico ao norte do Equador para que todos tivessem conhecimento e

---

<sup>412</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. São Paulo: Ed. Ática, 1988, p.16-19.

<sup>413</sup> RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**. 2000, p.98.

<sup>414</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.17.

o cumprissem<sup>415</sup>. Em 4 de março desse ano, outra embarcação de Caetano José Teixeira, com escravizados vindos de Cacheu, foi impedida de desembarcar<sup>416</sup>. Em setembro, a escuna *Flor do Mar*, de Moreira, Vieira e Machado, de Lisboa, fundeada no Forte de Santo Antônio, como 134 cativos vindos de Bissau, também teve problemas em decorrência de sua “carga”<sup>417</sup>. A referida embarcação requereu permissão para seguir viagem para o Pará, mas só a conseguiu após as autoridades procederem ao exame dos documentos e a vistoria do carregamento<sup>418</sup>.

Virou senso comum afirmar que as ações empreendidas no sentido de por fim ao tráfico negreiro, antes da Lei de 1850, tornaram-se *letra morta*, o que talvez tenha contribuído para que não se focasse nas medidas voltadas para o cumprimento dos tratados assinados na década de 1810. Assim, não deixei de ficar surpresa ao encontrar registros, mesmo que esporádicos, de ações das autoridades nesse sentido. Embora seja difícil definir a regularidade e eficiência da fiscalização empreendida nesse momento, é fato que ocorreram tentativas de controle.

Ouro caso pode ser conhecido por meio de uma portaria destinada ao intendente da Marinha, ordenando que fosse feita fiscalização na escuna *Pomba Feliz*, recém chegada do arquipélago de Cabo Verde<sup>419</sup>. Tal medida deve ter levado o capitão Luis Antonio Esteves Freire, que vinha para São Luís, com sua mulher e demais membros da família, a solicitar permissão para entrar no porto com 40 cativos ladinos vindos da vila da Praia, em Cabo Verde, na referida embarcação<sup>420</sup>. De acordo com Luís Henrique Tavares, houve um instante

em que as perdas em navios, cargas e escravos, para os navios de guerra da Inglaterra, foram tantas que as companhias de seguros então existentes na Bahia, no

---

<sup>415</sup> BANDO em que o Governador e Capitão-General da Capitania do Maranhão manda publicar o Tratado de Abolição do Tráfego de escravos em todos os mares da Costa da África ao norte do Equador. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 15 de fevereiro de 1816. APEM.

<sup>416</sup> OFÍCIO do Ouvidor interino da comarca. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 4 de março de 1816. APEM.

<sup>417</sup> OFÍCIO do Desembargador do Paço. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 7 de setembro de 1816; PORTARIA ao Juiz de fora. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 7 de setembro de 1816. APEM.

<sup>418</sup> OFÍCIO ao Sr. Marquês de Aguiar. Registro da Correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Livro: 291, (1812-1819). São Luís do Maranhão, 8 de outubro de 1816. Fl. 64-64v, doc. 14.

<sup>419</sup> PORTARIA ao intendente da Marinha. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 3 de março de 1819. APEM.

<sup>420</sup> OFÍCIO ao Sr. Ministro Thomas Antonio de Vila Nova Portugal. Registro da Correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Livro: 291 (1812-1819). São Luís do Maranhão, 24 de março de 1819. Fl. 104v-105, doc. 9. A Vila de Praia, atual cidade de Praia, fica na ilha de Santiago (atual capital de Cabo Verde).

Rio de Janeiro, em Pernambuco e no Maranhão – e até companhias de seguros portuguesas e inglesas – deixaram de honrar os prêmios das apólices<sup>421</sup>.

Os seguros eram essenciais nas atividades de longa distância, uma precaução indispensável levando em conta os riscos como as intempéries oceânicas, a ação de piratas e também da marinha britânica, no caso dos envolvidos no tráfico negreiro<sup>422</sup>. Luís Henrique Tavares cita que, de acordo com as contas feitas pelo procurador dos comerciantes do Rio de Janeiro, Jozé Agostinho Barboza, as perdas do Maranhão, no ano de 1816, teriam alcançado o valor de 138:586\$966 em decorrência dos ataques britânicos. Embora a Convenção de 1817 determinasse o pagamento de indenização aos apresamentos ilegais, esse autor considera que dificilmente as perdas, mesmo quando comprovadamente indevidas, tenham sido ressarcidas<sup>423</sup>. Afirma, ainda, que “Além dos prejuízos às casas comerciais de grosso trato e falência de companhias de seguros, as capturas também atingiram dezenas de pessoas que costumeiramente investiam no comércio lícito de escravos”<sup>424</sup>.

### 3.3. A atuação do Consulado Britânico

No Maranhão, o apresamento de embarcações tornou evidente a ação inglesa na repressão ao tráfico contando com uma intensa atuação do cônsul britânico, Robert Hesketh. Este último, apesar de nascido em Portugal, era filho de ingleses que voltaram para a terra natal após a invasão napoleônica. Em 1812, passou a ocupar o cargo de cônsul da Grã-Bretanha em uma área que cobria as capitanias do Maranhão e do Grão-Pará, permanecendo no cargo até 1832, quando foi designado cônsul britânico no Rio de Janeiro<sup>425</sup>.

Atuou também na exportação de algodão para Liverpool, fundando a firma Hesketh & Wilson no Maranhão. Não consegui identificar o que veio primeiro, a firma ou o cargo. De acordo com Alysson Andrade, em um documento datado de 11 de janeiro de 1823, Hesketh afirmou que chegou ao Maranhão para trabalhar como cônsul em 1812<sup>426</sup>. Nesse mesmo ano, de acordo com Jerônimo de Viveiros, teriam começado a se instalar novas firmas inglesas no

<sup>421</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.20.

<sup>422</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. RJ: Arquivo Nacional, 1992, p. 195. Segundo esse autor, “As companhias de seguro foram criadas no início dos anos de 1810 e no decorrer do período joanino, sete seguradoras (apenas uma de capital inglês) atuavam na praça carioca”.

<sup>423</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p. 21.

<sup>424</sup> Idem, p.23.

<sup>425</sup> ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do gigante Albion na América Lusa: a atividade consular britânica no Maranhão entre 1813 e 1823**. Monografia (Graduação em História). Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2014, p.63.

<sup>426</sup> Idem. Essa informação consta na nota 78 do referido trabalho.

Maranhão, entre elas a de Hesketh<sup>427</sup>. Talvez tenha se dado um movimento sincronizado uma vez que, com a abertura dos portos e o Tratado de 1810, os ingleses tinham garantido uma série de benefícios.

Alysson Andrade afirma que a vinda de Robert Hesketh ao Maranhão fazia parte de um plano britânico de expansão de suas atividades políticas e econômicas no Estado português:

O ensejo de inserir o Maranhão como um ponto de negócios crucial no norte da América ressalta as vastas possibilidades de incremento de capital britânico nessa capitania, dado o crescimento da importância do Maranhão como fornecedor de matéria-prima para os britânicos, além de constituir um amplo mercado consumidor, ainda pouco explorado<sup>428</sup>.

De acordo com Jerônimo de Viveiros, Robert Hesketh “entrou no Maranhão como se estivesse pisando em fazenda de feitoria inglesa, naturalmente confiando não só no predomínio do seu país, na política portuguesa, como também na proteção do Príncipe”<sup>429</sup>. Apesar disso, como se verá, enfrentou vários empecilhos para executar suas atribuições, tanto durante a fase colonial, como após a Independência do Brasil. Para Alysson Andrade, apesar da Grã-Bretanha ser a maior potência mundial do começo do Oitocentos e dos enormes privilégios dos britânicos na América lusa, “os portugueses e os lusoamericanos desenvolveram diversas formas para tentar impor limites à ingerência britânica”<sup>430</sup>.

Se, inicialmente, as ações de Robert Hesketh estavam mais voltadas para assuntos referentes aos marinheiros britânicos e às questões comerciais envolvendo embarcações inglesas<sup>431</sup>, com a definição da proibição ao tráfico de escravizados nos territórios ao norte da linha do Equador, ele vai ganhar destaque e também ampliar as animosidades decorrentes de sua atuação. De acordo com Marcelo Galves, em 1824, ele escrevia a D. Pedro I queixando-se que ocorriam desembarques de cativos de navios procedentes dos portos proibidos, em São Luís, desde antes da Independência, e que essa situação persistia<sup>432</sup>.

### 3.3.1. A escuna *Carolina*

A chegada da escuna *Carolina* é uma prova disso. A embarcação, sob o comando do capitão Victor Nobre de Brito, vinda de Cacheu, com 135 escravizados (dos quais 2 morreram

<sup>427</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.122.

<sup>428</sup> ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do gigante Albion na América Lusa**. 2014, p.66.

<sup>429</sup> VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. 1954, p.122.

<sup>430</sup> ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do gigante Albion na América Lusa**. 2014, p.77.

<sup>431</sup> Idem. Ver o capítulo 3 do referido trabalho.

<sup>432</sup> GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010, p.118.

durante a viagem), aproximou-se do porto de São Luís em 25 de janeiro de 1826. De acordo com o relato do capitão, haviam partido com destino a Santiago, uma das ilhas do arquipélago de Cabo Verde, mas foram perseguidos por um cruzador, que ele imaginava ser um corsário, o que o levou a direcionar-se para o Maranhão. Um surto de varíola obrigou a embarcação a ser colocada em quarentena, sendo os cativos posteriormente desembarcados e colocados no Lazaretto<sup>433</sup>. Essa medida não era incomum, já que a penosa experiência da viagem, que começava meses antes na África, contribuía para que pegassem inúmeras doenças como varíola, sarampo, febres, desenterias, hepatites, oftalmias, anemias, entre outras que costumavam contaminar as populações das cidades costeiras onde chegavam<sup>434</sup>.

Os africanos da *Carolina* pertenciam aos herdeiros do finado João Pereira Barreto, de Cacheu, que atuou no tráfico de escravizados juntamente com seus filhos (ver Tabela 13). Robert Hesketh foi informado que, apesar de serem classificados como “escravos domésticos” havia um consignatário, Antonio Francisco de Azevedo, responsável pela comercialização deles. A venda desse lote de mão de obra foi vetada. Porém, no dia 30 de janeiro, o cônsul foi informado que a escuna havia sido regularmente inscrita na Alfândega e a comercialização dos escravizados autorizada<sup>435</sup>, o que o levou a endereçar um despacho, no mesmo dia, ao Presidente da Província, Pedro Jose da Costa Barros, que lhe deu resposta quase imediata<sup>436</sup>.

Respeito tanto o Tratado para a Abolição da escravatura ilícita, como você deseja cumpri-lo; e isso, como eu sou um fiel administrador das leis do meu Soberano, eu os farei administrar em toda a extensão. Você Senhor, pode estar certo de que farei toda a justiça, no caso da escuna “Carolina” que chegou recentemente a este porto, sendo encontrada implicada no referido Tratado<sup>437</sup>.

Apesar do tom conciliatório, a mensagem não parece ter sido acompanhada de medidas práticas para impedir a venda. Houve uma nova intervenção do cônsul, na qual deixava claro que denunciaria o caso ao governo britânico e solicitava os documentos que pudessem comprovar que a escuna havia atuado no tráfico legal de escravizados<sup>438</sup>.

O Presidente encaminhou o que lhe foi solicitado. Informou que não havia nenhum registro referente à permissão de viagem, na Secretaria Civil e Militar do Maranhão, mas

<sup>433</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 25 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827.

<sup>434</sup> CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.25.

<sup>435</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 25 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.102-103.

<sup>436</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 30 de janeiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.104.

<sup>437</sup> Pedro José Costa Barros - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul HESKETH, 31 de janeiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.104.

<sup>438</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 25 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.102-103.

identificou a existência de um Certificado, emitido pelo Secretário de Governo da Capitania de Cabo Verde, mencionado em um “Avizo”, registrado no Rio de Janeiro, em 4 de abril de 1817, referente ao Major João Pereira Barreto. Nesse documento constava a autorização para que o referido comerciante, estabelecido no Porto de Cacheu, pudesse vir para a cidade de Maranhão, para tratar de sua saúde, juntamente com seus filhos, Manoel Francisco Caldas e Antonio Pereira Barreto e todas as pessoas pertencentes à sua família, com seus respectivos cativos. O documento ainda fazia referência à existência de uma investigação que abrangia a família em questão, mas enfatizava que a viagem não deveria ser considerada um empecilho, pois os envolvidos poderiam ser ouvidos na capitania do Maranhão<sup>439</sup>.

Como já destaquei, João Pereira Barreto desembarcou em terras maranhenses, no brigue *São João Vitorioso*, juntamente com sua família e mais 211 cativos, no ano de 1819. Entretanto, entre os documentos enviados pelas autoridades ao cônsul britânico constava o passaporte de Dona Roza de Carvallyho Alvarenga, emitido em 26 de janeiro de 1824, que informava que a mesma estava seguindo da Ilha de Cacheu para a de São Jango (Santiago) para encontrar seu marido, João Pereira Barreto, que estava gravemente enfermo e sem condições de prosseguir para Cacheu. De acordo com o documento, D. Roza pretendia se estabelecer na referida ilha e seguiria junto com sua família, composta por 300 pessoas, mais ou menos, a bordo do Brigue Português *Apollo*<sup>440</sup>. Diante desse passaporte, resta perguntar se e quando a família Barreto saiu do Maranhão e porque, mais uma vez, tentavam se mudar para Santiago, agora na escuna *Carolina*? Essa família teria realmente se estabelecido no Maranhão em 1819 ou a viagem teria sido uma estratégia para garantir a entrada ilegal de escravizados?

O passaporte, longe de ser uma prova a favor da família de traficantes serviu para ampliar as suspeitas de Robert Hesketh. Entretanto, essa não foi a leitura de algumas autoridades locais. De acordo com o Superintendente da Alfândega era uma prática constante não permitir a entrada ou desembarque de qualquer escravizado sem uma ordem do Governador e, após analisar o documento em questão, concluiu que

não parece que ela estava apta ou destinada ao comércio ilícito de escravos; pelo contrário, ela é uma embarcação de uma classe pequena e requerendo requisitos, acomodações e conveniências para uma longa viagem, mas ela parece estar adaptada como transporte para uma viagem curta, como de Cacheu para a ilha de São Jango. O mesmo passaporte mostra que o proprietário é um sujeito deste Império e,

<sup>439</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul HESKETH, 27 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.106.

<sup>440</sup> Passaporte de D. Roza de Carvallyho Alvarenga. 26 de janeiro de 1824. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.107.

finalmente, a Licença ou Passaporte para a família removida, embora de uma data muito antiga, e para outro navio, no entanto, quando apresentado e acompanhado pelo peticionário, corrobora e comprova a identidade dos escravos e seus donos<sup>441</sup>.

Fica evidente certo empenho dessa autoridade em corroborar a versão dos proprietários dos escravizados. O Relatório Judicial, elaborado por Domingos Joze Rodrigues de Sá Vianna, seguiu a mesma linha. Ele informava ter ido ao Lazareto do Bomfim com o intuito de examinar os cativos desembarcados da escuna brasileira *Carolina* e constatou que eles, em sua maior parte, falavam a língua crioula, comum no distrito de Cacheu, e que a maioria lá havia nascido. Segundo o documento, os cativos afirmaram pertencer a Dona Roza de Carvalho Albuquerque Alvarenga e seus filhos e que estavam indo para Santiago<sup>442</sup>.

Robert Hesketh, por outro lado, estava convencido de que a viagem da *Carolina* se tratava de tráfico ilícito. Em uma correspondência enviada ao Cônsul-Geral Henry Chamberlain<sup>443</sup>, externava sua desconfiança com relação ao interesse das autoridades locais realmente investigarem o caso: “percebo uma disposição muito geral para evadir a lei que é aplicável a esta violação muito flagrante do Tratado”<sup>444</sup>. Em outra carta explicitava suas inquietações. No que tange a licença ou “Avizo” afirmava parecer que essa havia sido

Tomada para conceder um direito exclusivo (herdado pelos descendentes de Barreto) para exportar, em face de todos os Tratados, qualquer quantidade de escravos de Cacheo, para o propósito de tráfico, desde que sejam denominados escravos domésticos; sendo aplicada essa qualificação, embora os escravos sejam abertamente enviados apenas para o abjeto comércio<sup>445</sup>.

A autoridade britânica lançou dúvidas também sobre os demais documentos apresentados. O passaporte da escuna indicava que ela viajara do Pará para Gibraltar, mas o cônsul aventava a possibilidade de ter seguido direto para Cacheu e de ter um proprietário residente em Lisboa. Acreditava ainda que os os negros que faziam parte da tripulação também estavam destinados à venda. Segundo ele, “tais práticas existem aqui quando os navios chegam dessa parte da África com cera, marfim, etc.”<sup>446</sup>. Tinha desconfianças sobre o suposto

<sup>441</sup> Relatório do Superintendente da Alfândega do Maranhão João Joze de Moraes. 1 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.109.

<sup>442</sup> Relatório Judicial. 10 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-189, p.110-111.

<sup>443</sup> Henry Chamberlain atuou como Cônsul-Geral britânico no Brasil entre 1815 e 1829.

<sup>444</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 25 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.103.

<sup>445</sup> HESKETH para Cônsul-Geral Chamberlain, 28 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.104.

<sup>446</sup> HESKETH para Cônsul-Geral Chamberlain, 28 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.105.

ataque de corsários que, em sua opinião, não passava de uma invenção e fazia uma severa crítica às autoridades locais:

A partir do Relatório do Chefe do Ofício da Alfândega, veremos como ele é ignorante e, independentemente disso, é uma das estipulações do Tratado por abolir o comércio ao norte da linha; e que argumentos fúteis que ele produz para apoiar os interesses dos envolvidos na viagem da "Carolina", por cujo sucesso, além disso, demonstra algum desejo. O Relatório Judicial é inconclusivo, porque as autoridades escaparam de uma investigação adequada<sup>447</sup>.

Em uma correspondência enviada ao Ministro das Relações Exteriores britânico, George Canning, Robert Hesketh reforçava essa relutância das autoridades locais em agir de forma mais efetiva. Deixava claro que havia preparado uma forte reclamação ao Presidente da Província baseada nas evidências presentes nos documentos da *Carolina*, mas que tinha evitado enviá-la para não gerar mal estar. Mas afirmava que o caso finalmente havia sido enviado ao Tribunal Judicial competente. Lamentava, no entanto, que quase metade dos escravizados estivesse com a saúde muito debilitada e que algumas mortes tivessem ocorrido<sup>448</sup>.

Esse aspecto será outro ponto de divergência levantado pelo cônsul. O proprietário da viagem informou às autoridades que, dos 133 cativos que chegaram ao porto, 20 haviam morrido. Robert Hesketh obteve as seguintes informações: três negros haviam morrido; 77 estavam depositados em São Luís e 33 continuavam doentes no Lazaretto. Porém, suspeitava que a maior parte dos 23 negros que disseram estar mortos teria sido vendida<sup>449</sup>. Ao que parece, resolveu investigar tal questão e poucos dias depois afirmava:

No dia 13 de março, consegui verificar com os próprios negros, que foram desembarcados na "Carolina", que até essa data, apenas 11 morreram e 12 foram retirados vivos, formando 23 negros, o número relatado para mim como morto, quando minha última comunicação foi transmitida. No dia seguinte, dirigi a Sua Excelência o Presidente, uma carta, queixando-me dessas irregularidades...<sup>450</sup>.

O cônsul denunciava ainda o descumprimento das ordens dadas pelo Presidente da Província e se mostrava “inclinado contra a confiança depositada pelo Ouvidor em seu

<sup>447</sup> HESKETH para Cônsul-Geral Chamberlain, 28 de fevereiro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.105.

<sup>448</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 8 de março de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.102.

<sup>449</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 11 de março de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.112.

<sup>450</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 17 de abril de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.112-113.

subordinado Oficial e na pessoa confiada ao dever de “Depositário”<sup>451</sup>. Robert Hesketh conseguiu encontrar dois dos supostos negros que afirmaram fazer parte da tripulação e informava ao Secretário Canning:

Na noite de 15 de março, eu tinha informações de onde dois dos negros desembarcaram da “Carolina” (e alguns dos que morreram) estavam ocultos: ao serem apresentados ao Presidente, eles foram presos e novamente enviados ao depósito. Não obstante esta ocorrência, e a alusão que fiz ao Presidente da conduta imprópria dos subordinados do Ouvidor Oficial, e da pessoa encarregada dos negros, esses dois indivíduos, continuam em suas situações (cargos) e quando os 2 negros foram encontrados, eram os mesmos que afirmavam que faziam parte dos 9 escravos incluídos na tripulação do “Carolina”<sup>452</sup>.

Apesar disso, as pressões do cônsul britânico sobre as autoridades maranhenses continuavam. Em 14 de abril ele cobrava os resultados das investigações<sup>453</sup>. No dia seguinte, o Ouvidor Geral informava que em 2 ou 3 dias a sentença seria publicada<sup>454</sup>, o que finalmente ocorreu em 18 de abril. O documento foi enviado como anexo ao Secretário Canning, em uma correspondência datada de 6 de maio de 1826, e trazia um resultado positivo para os ingleses ao condenar a escuna *Carolina* por tráfico ilícito e considerar livres os africanos apreendidos<sup>455</sup>.

Entre os argumentos presentes na sentença que contribuíram para a punição foi destacada a inexistência de um passaporte ou certificado que comprovasse a viagem. O que fora apresentado, datado de 26 de janeiro de 1824, foi desconsiderado, uma vez que ele não poderia ser aproveitado por uma embarcação diferente, por um espaço de tempo indeterminado. Além de ser considerado incompatível que, para uma curta viagem, um passaporte tivesse sido tirado com dois anos de antecedência<sup>456</sup>.

A outra linha defendida pela defesa – de que se tratava de cativos domésticos e que a família Barreto possuía cultivos no Maranhão onde eles poderiam ser utilizados – também não foi aceita. De acordo com a sentença, “os referidos escravos mencionados não encontram, por seus hábitos, costumes ou pela sua educação religiosa ou civil, qualquer sinal ou

<sup>451</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 14 de março de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.113-114.

<sup>452</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 17 de abril de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.112-113.

<sup>453</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 14 de abril de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.116.

<sup>454</sup> Relatório do Ouvidor Geral do Tribunal Penal, 15 de abril de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.116.

<sup>455</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 6 de maio de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 118-120.

<sup>456</sup> Idem.

demonstração de terem recebido tratamento doméstico na família do réu”. Além do mais, conforme o documento, a escuna *Carolina* não possuía um passaporte nem mesmo para fazer a viagem para Santiago, já que o documento retirado no Pará e apresentado no processo versava sobre uma viagem desse porto para Gibraltar.

Como se pode ver, os argumentos da defesa foram em vão e a família Barreto acabou por perder os africanos que ficaram “livres”. A trajetória do processo da escuna *Carolina* indica que sem a pressão do representante inglês a punição dificilmente teria ocorrido. Apesar da presteza do Presidente da Província em responder as demandas do cônsul e da constante reafirmação de respeito ao Tratado foi possível identificar que autoridades locais se empenharam em garantir os interesses dos traficantes.

A atuação incisiva de Robert Hesketh rendeu uma mensagem do Secretário George Canning parabenizando-o. Nessa mesma correspondência, essa autoridade chamava atenção para a necessidade de estar vigilante para o destino que seria dado aos negros<sup>457</sup>. Uma preocupação que se mostrou coerente, afinal, para os negros<sup>458</sup> apreendidos do *Carolina* não demorou a ficar evidente que os resultados não eram tão animadores.

A sentença lhes garantiu uma “liberdade” limitada, uma vez que de acordo com o Alvará de 26 de janeiro de 1818, os libertos eram obrigados a prestar serviços pelo período de 14 anos, sob a justificativa de que não deveriam ficar abandonados. De acordo com o estabelecido, deveriam ser entregues ao Juízo da Comarca ou ao encarregado da Conservatoria dos Índios, que poderiam encaminhá-los para “algum serviço público de mar, fortalezas, agricultura e de ofícios”, ou alugá-los “a particulares de estabelecimento e probidade conhecida” desde que esses assinassem um termo se comprometendo a alimentá-los, vesti-los e doutriná-los, além de ensinar-lhes um ofício ou trabalho<sup>459</sup>.

Os referidos contratos poderiam ser prorrogados quantas vezes fossem necessárias até alcançar os 14 anos obrigatórios, prazo que poderia ser reduzido em dois ou mais anos para os libertos, que “por seu préstimo e bons costumes, se fizerem dignos antes dele do pleno pleito de sua liberdade”. O Alvará definia ainda a existência de um curador, proposto todos os triênios pelo Juiz de Paz, que seria responsável por “tudo que for a bem dos libertos, e fiscalizar os abusos, procurar que no tempo competente se lhe dê ressalva do serviço e

---

<sup>457</sup> CANNING para Hesketh. 22 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 121.

<sup>458</sup> Os documentos que envolvem essa questão se referem aos africanos apreendidos como “negros”.

<sup>459</sup> BRASIL. Alvará de 26 de janeiro de 1818.

promover geralmente em seu benefício a observância do que se acha escrito pela lei a favor dos órfãos, no que se lhe puder ser aplicado”<sup>460</sup>.

O cumprimento dessas normas mereceu a atenção de Robert Hesketh por algum tempo, uma vez que os encaminhamentos posteriores a sentença mostraram que, apesar das determinações legais, na prática, tais libertos seguiam destinos similares aos dos escravizados. Mais uma vez coube a ele desvendar as estratégias utilizadas por aqueles que conseguiram o direito de se beneficiar dos negros em questão.

Em um despacho enviado ao Sr. Canning, o cônsul afirmava que a distribuição dos negros ocorreu no mês de maio tendo sido efetuada pelo Ouvidor da Comarca ou juiz provincial. O negro Nicholas, que havia atuado como enfermeiro a bordo do navio, mas que era tecelão de profissão e mestre da língua portuguesa, aproveitou o momento para declarar ao juiz “que sua esposa foi tirada à força dele enquanto os negros estavam no depósito; e que, embora ela tenha sido relatada como morta, ele conhecia a pessoa que a havia comprado do depósito”. Segundo o relato do cônsul, a negra foi recuperada e devolvida ao marido, e estes declararam que 7 homens e 7 mulheres haviam sido retirados do depósito e que todos estavam vivos, e não mortos, “como certificado nos documentos produzidos por quem se encarregava dos negros”<sup>461</sup>. Robert Conrad conseguiu informações adicionais sobre esse caso, que talvez ajudem a entender porque os africanos buscaram o auxílio do cônsul. Esse autor menciona os desmandos cometidos por autoridades locais, afirmando que,

Entre os cidadãos que adquiriram os serviços desses africanos, além dos plantadores, estavam o magistrado encarregado de sua distribuição, seu irmão (oficialmente designado como guardião e protetor dos africanos), e o presidente da província que, prestes a aposentar-se de seu posto no Maranhão, propôs transportar seu lote para o Rio de Janeiro como servos domésticos <sup>462</sup>.

No referido documento, o cônsul apresentou ainda um levantamento da situação dos negros apreendidos. Afirmou que 28 foram dados como mortos, mas que destes apenas 5 teriam realmente morrido no Lazaretto e 4 no Depósito<sup>463</sup>; 7 mulheres teriam sido enviadas para o Pará para serem vendidas; 7 homens foram retirados do depósito por Joze Maria Faria de Mattos, pessoa encarregado dos negros, (o qual, como já mencionei atuava como agente de lavradores para aquisição de escravizados e outros serviços); 2 homens e 1 mulher foram

<sup>460</sup> BRASIL. Alvará de 26 de janeiro de 1818.

<sup>461</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 30 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 122.

<sup>462</sup> CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.85.

<sup>463</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 30 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 123.

vendidos para Urbano Joze Gomez; o negro Joze, calafate do navio, foi vendido para Manoel Antonio e um negro de nome desconhecido, carpinteiro, foi vendido a uma pessoa denominada Bomfica. Os 5 últimos mencionados foram encontrados e retirados dos compradores. No fim das contas, segundo o cônsul, um total de 19 negros haviam sido falsamente declarados como mortos<sup>464</sup>.

Tanto o calafate da embarcação quanto Nicholas foram enviados para uma plantação. Essa medida foi questionada por Robert Hesketh, alegando que “ambos os negros são perfeitamente capazes de obter seus meios de subsistência nesta cidade por seus respectivos ofícios, em vez dos quais eles foram ambos colocados em uma espécie de trabalho que só pode beneficiar seus empregadores”. Destacou, ainda, que muitos foram solicitados por pessoas que exerciam ofícios, mas tiveram seus pedidos recusados, sendo a maior parte dos negros dada aos plantadores, alguns chegando a receber mais de 10. E afirmava: “todos esses negros serão enviados pelo país às plantações, onde seu destino, como escravos, provavelmente será selado”<sup>465</sup>.

Sua constatação se mostrou acertada. Cerca de um mês depois, Robert Hesketh informava ao Secretário Canning sobre algumas denúncias. O negro Jozé, que tinha sido calafate da *Carolina*, fugiu juntamente com outros 9 negros que haviam sido enviados pela Relação do Distribuidor para uma plantação, e se dirigiram à sua casa onde afirmaram

que todos os 10 negros tinham trabalhado duro no campo, e que seu único sustento tinha sido 3 quilos de arroz cozido, entre todos eles, em uma manhã: esse subsídio miserável lhes foi negado aos domingos, pois não funcionavam; e que eram açoitados constantemente e que seriam escravos por 14 anos<sup>466</sup>.

Para o cônsul, “os olhares do negro provaram a verdade de suas declarações”. Mesmo os que tinham conseguido ficar na cidade não pareciam contar com melhor sorte. O carpinteiro da *Carolina* também o procurou para reclamar que apesar de estar com um sério problema de saúde nos olhos, seu mestre, Antonio Joze Guilhon, morador de São Luís, não lhe prestou assistência médica. E afirmou o cônsul:

Este negro que encontrei falou um inglês inteligível, e ao questioná-lo, ele declarou que um português, chamado "Miranda", o tinha levado duas vezes para Londres, e uma vez para Barbados, mas que, tendo morrido ao retornar às Ilhas do Cabo Verde, seus herdeiros o enviaram pela "Carolina" para venda neste Porto; embora este

---

<sup>464</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 30 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 123.

<sup>465</sup> Idem.

<sup>466</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 19 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 136-137.

negro seja capaz de ganhar sua vida, ele também está trabalhando como escravo por 14 anos<sup>467</sup>.

Os “libertos” do *Carolina* pareciam estar bem informados e contavam com auxílio para chegar ao cônsul. Uma jovem mulher também o procurou, trazida por alguém, e denunciou as condições precárias em que vivia. Ela fugira do seu mestre, Joze Faria de Mattos (o mesmo que havia sido encarregado de cuidar dos negros) e ameaçou se suicidar caso fosse enviada de volta. De acordo com Hesketh:

A aparência dessa criatura miserável era muito lamentável, sendo um perfeito esqueleto, com as costas violentamente cortadas por açoites, e em tal estado de exaustão que sua voz não era audível. Este pobre ser declarou que sua provisão de alimentos era de 3 espigas de milho indiano por dia, com a tarefa de transportar uma quantidade de pedras todos os dias e punição constante por não poder completá-la no escuro<sup>468</sup>.

Apesar dos relatos que fazia, o cônsul afirmava não ter nenhuma autoridade sobre essas questões, tendo enviado os três negros acima mencionados para o Juiz Distribuidor. Porém, o descumprimento das normas com relação ao tratamento dispensado a esses libertos parecia ser comum. Em setembro de 1826, uma correspondência do Secretário Canning ao embaixador britânico no Brasil, Robert Gordon, reafirmava as denúncias:

as fraudes escandalosas que foram cometidas pelo administrador, sob cujos cuidados os negros que foram encontrados em bordo daquele navio foram colocados; muitos deles parece foram relatados como mortos, a fim de que, em vez de serem libertados, possam ser transmitidos em segredo para a escravidão, e aqueles que poderiam ter ganhado sua subsistência na cidade pelo artesanato, depois de libertados, haviam sido enviados às plantações do país, para trabalhar por 14 anos<sup>469</sup>.

O secretário alegava que o cônsul britânico no Maranhão acreditava que todos teriam como destino o retorno a escravidão. E orientava o embaixador sobre a questão:

Você levará esse assunto ao conhecimento do Governo Brasileiro para induzir uma investigação sobre o estado do caso e tentar resgatar esses negros infelizes da escravidão que parece esperá-los, e para obter a punição dos diferentes indivíduos que abusaram o poder com o qual foram investidos unicamente para os propósitos de humanidade.

Mas, no fim desse mesmo mês, Robert Hesketh informava ao secretário Canning que “o tratamento experimentado pelos negros que desembarcaram naquele navio ainda continua a ser muito cruel e vergonhoso, sendo estas pessoas infelizes ainda escravos sob dificuldades

<sup>467</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 19 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 136-137.

<sup>468</sup> Idem.

<sup>469</sup> CANNING para Robert Gordon. 7 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 157.

peculiares”. O cônsul reforçava a necessidade de que os culpados pelos abusos cometidos fossem punidos<sup>470</sup>. Mesmo com possibilidades limitadas de ação sobre o assunto, continuava fazendo denúncias que demonstram que os negros da *Carolina* estavam longe de alcançar a liberdade. Em um despacho ao Cônsul-Geral Chamberlain afirmava que

os certificados do enterro de outros negros foram cautelosamente adquiridos por aqueles que foram confiados a alguns dos negros livres para que, se alguma vez esses vergonhosos processos forem investigados, muitos outros serão falsamente reportados como mortos<sup>471</sup>.

Como se pode ver, os que puderam usufruir do trabalho desses libertos criavam mecanismos para burlar as normas e se proteger de possíveis denúncias. Ao mesmo tempo, ganhavam um reforço na mão de obra de suas propriedades, sem precisar pagar por isso. No fim das contas, para os que conseguiam ter acesso aos “libertos”, as capturas de embarcações se mostravam um bom negócio.

Sidney Chalhoub menciona que a crença de que os africanos livres apreendidos eram tratados como escravizados parecia ser comum a observadores estrangeiros, como o diplomata britânico W.D. Christie<sup>472</sup>, que chegou a enumerar

as fraudes por meio das quais os africanos livres eram reduzidos à escravidão, as duras condições de trabalho a eles impostos a serviço do governo e de particulares, a duração indeterminada do tempo de serviço [...], a falta de controle do governo imperial sobre o destino deles, pois sequer se sabia ao certo quantos existiam, onde estavam, o que faziam”. parecia ser uma crença comum aos observadores estrangeiros no Brasil<sup>473</sup>.

Por outro lado, alguns negros da *Carolina* pareciam estar conscientes de seus direitos e sabiam que não podiam contar com o auxílio dos curadores que, segundo a legislação, respondiam por eles diante do Executivo provincial e do Judiciário. Em despacho enviado ao Presidente da Província, o cônsul inglês reiterou as denúncias de maus tratos. No documento em questão, referia-se aos “abusos que desde o princípio até esta data se tem em alguns casos praticado a respeito da distribuição e tratamento dos negros libertos vindos da *Carolina*” e prosseguia afirmando:

A última daquelas criaturas, que por falta de saber melhor, veio procurar de mim alguma proteção, e cuja queixa encontrou a benigna atenção de V.Exc<sup>a</sup>. tem sido tratada como dantes, o senhor Joaquim Francisco Ferreira de Carvalho tendo-me

<sup>470</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 27 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 142.

<sup>471</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 29 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-189, p.142.

<sup>472</sup> O diplomata esteve na Corte no início da década de 1860 e dedicou capítulos da sua obra “Notes on Brazilian questions” ao tema. Mas, como se pode ver, essas estratégias já eram utilizadas nas décadas anteriores. In: CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p.176.

<sup>473</sup> Idem, p.176.

declarado que lhe tornou a dar castigo, e enviando-a para a mesma pessoa, de donde tornou a fugir<sup>474</sup>.

Robert Hesketh frisava que, apesar de o Alvará de 26 de janeiro de 1818 definir os deveres dos curadores, estes estavam sendo ignorados o que levava, segundo ele, tais criaturas ao desamparo. Não deixa de chamar atenção o acesso desses negros ao cônsul britânico. Nesse caso, a mulher em questão o procurou não apenas uma, mas duas vezes, para denunciar os maus tratos recebidos. E, como já foi destacado, ela não foi a única:

Outra preta das que desembarcaram na escuna Carolina veio hoje a este consulado expondo o seu caso, o qual como os antecedentes, mostra que a pessoa incumbida desta preta não parece dar-lhe um trato justo, e que o curador não atende aquela circunstância<sup>475</sup>.

Esse foi o ultimo documento que encontrei referindo-se a situação dos negros “livres” da *Carolina*. O mais provável é que eles tenham se tornado parte dos plantéis daqueles que conseguiram o direito de explorar sua mão de obra. A melhor definição do estatuto desse tipo de liberto e de normas sobre a arregimentação do trabalho foi firmada apenas após a lei de 1831<sup>476</sup>. A escuna condenada foi leiloada e comprada pelo proprietário original por um preço muito baixo. Esse aspecto foi mencionado por Robert Conrad. Para ele, funcionários do governo “facilitavam ou toleravam recompras a preços baixos, por seus antigos donos, de navios negreiros confiscados, e negligenciavam seu dever de punir negociantes condenados”<sup>477</sup>. De acordo com Robert Hesketh, a embarcação navegou para o Pará e ele acreditava que seguiria novamente para os portos proibidos na África, para comprar escravizados<sup>478</sup>.

O longo processo envolvendo essa embarcação permitiu identificar nuances nos embates entre autoridades locais e britânicas. Se, nas correspondências havia a reafirmação do compromisso dos primeiros no que diz respeito ao cumprimento dos tratados, na prática ficam nítidas as tentativas de ignorá-los. Como pondera Beatriz Mamigonian,

A importação de dezenas de milhares de africanos desde a proibição do comércio ao norte do Equador demonstrava que comerciantes e compradores de escravos haviam se adaptado à ilegalidade da mesma forma como as autoridades encarregadas da repressão haviam formulado um protocolo de conveniência com o tráfico<sup>479</sup>.

<sup>474</sup> OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). Maranhão, 21 de fevereiro de 1827. APEM.

<sup>475</sup> OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). Maranhão, 22 de fevereiro de 1827. APEM.

<sup>476</sup> Ver MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.131-133.

<sup>477</sup> CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.83.

<sup>478</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 19 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 136-137.

<sup>479</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.63.

Considero que, dificilmente, a escuna *Carolina* teria sido penalizada se não houvesse ocorrido a intervenção do cônsul britânico. Este, no entanto, não foi o único caso que contou com sua atuação.

### 3.3.2. A escuna *Nove de Março*

A escuna portuguesa *Nove de Março* é mais um dos exemplos de certa conivência das autoridades com a continuidade do tráfico ilegal. Segundo a Database, a viagem em questão foi iniciada em Cabo Verde e seguiu para Cacheu e Bissau onde foram comprados 119 escravizados. A embarcação fez uma parada na Bahia onde desembarcou alguns cativos e chegou com 107 deles no Maranhão<sup>480</sup>.

Porém, os registros envolvendo as denúncias de atuação dessa embarcação no tráfico ilegal apresentam algumas informações divergentes da Database. Nos documentos repassados às autoridades locais consta que ela teria vindo de Cabinda. De acordo com Robert Hesketh, a embarcação havia atracado em São Luís, no dia 25 de junho de 1826, comandada por Joze Fernandes de Pinho, com uma tripulação de 12 pessoas e 86 negros a bordo. Seu passaporte teria sido tirado em Santiago e autorizava uma viagem de Cabo Verde a Cabinda. A autoridade britânica informava que os escravizados desembarcados seguiram para a casa de um consignatário onde foram cuidadosamente mantidos e apesar da escuna ter tido a autorização das autoridades locais, considerou o desembarque suspeito. Após algumas averiguações, constatou que o navio tinha vindo direto das Ilhas de Cabo Verde e que a maioria dos escravizados a bordo eram negros cacheu<sup>481</sup>.

Em um despacho ao Presidente da Província, o cônsul informava suas suspeitas e, no intuito de dirimi-las, solicitou que o consignatário dos escravizados permitisse que eles fossem vistos por uma pessoa por ele enviada, o que foi recusado. Na solicitação dizia “sua Excelência tenha prazer em solicitar um exame adequado a partir dos próprios negros, com a ajuda de intérpretes, a nação a que pertenciam na Costa da África”<sup>482</sup>.

Em resposta aquela autoridade, o Presidente da Província afirmava que o passaporte e outros documentos haviam sido examinados e que não parecia que a embarcação se

---

<sup>480</sup> Database 1801-1830.

<sup>481</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 5 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 123.

<sup>482</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 29 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.123.

enquadrasse no Tratado de Comércio de Escravos, mas, solicitaria ao magistrado competente para proceder a um exame extrajudicial e lhe comunicaria o resultado<sup>483</sup>. O cônsul, no entanto, estava atento aos fatos e no mesmo dia encaminhou uma nova missiva com informações sobre o caso. Segundo ele, 2 negras e 1 negro, de Cacheu, vindos na *Nove de Março*, estavam “agora a bordo da canoa ‘Graça’, para navegar essa maré para Itapicuru”<sup>484</sup>. Em um documento encaminhado, posteriormente, ao Secretário Canning o cônsul descrevia um novo caso:

No início da manhã do nono instante, fui informado de que vários negros Cacheos, que haviam chegado na “Nove de Março”, haviam embarcado a bordo de uma canoa, sendo um navio com convés para a navegação no rio; e que a canoa deveria navegar imediatamente para o interior da província. Meu primeiro passo foi enviar a bordo da canoa meu secretário, acompanhado de um negro cacheo, como intérprete, para apurar o fato; e eles encontraram no porão do navio 35 negros cacheo, a maior parte mulheres, que declararam que vieram diretamente de Cacheo e nunca estiveram em Cabinda<sup>485</sup>.

Robert Hesketh mostrava certa indignação ao informar que a canoa foi autorizada a partir com os negros sem nenhuma tentativa de detê-la para exame por parte das autoridades locais. Reafirmava sua desconfiança de que se tratava de uma viagem ilegal: “Nunca fui autorizado a ver o passaporte original; mas, como é datado de Cabo Verde, há todos os motivos para suspeitar que o “Nove de Março” nunca foi em Cabinda”<sup>486</sup>.

O relatório do Ouvidor da Comarca do Maranhão ao Presidente da Província confirmava a posição dos envolvidos na viagem. De acordo com esse documento, após o exame dos despachos, passaportes e cativos conduzidos na referida embarcação, concluíram que esta teria navegado das ilhas de Cabo Verde para o porto de Cabinda e de lá para o desta cidade e que, portanto, não se tratava de comércio ilegal, uma vez que eram “de nações ao sul da Equinocial, como afirmaram os dois comerciantes, sob juramento, por serem sabedores do assunto”<sup>487</sup>. Ao expressar sua opinião sobre o relatório, Robert Hesketh apresentava suas discordâncias:

---

<sup>483</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul HESKETH, 30 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.124.

<sup>484</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 30 de junho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.124-125.

<sup>485</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 15 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 125-126.

<sup>486</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 15 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 125-126.

<sup>487</sup> OFÍCIO do ouvidor da comarca do Maranhão. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 5 de julho de 1826. APEM.

Tenho de informar a Vossa Excelência que, em todas as circunstâncias relacionadas com a chegada desse navio, é-me impossível encontrar, no Relatório acima mencionado, uma declaração satisfatória desse caso para as informações do governo de Sua Majestade Britânica. O referido relatório não informando precisamente, de onde, na costa da África, os negros eram originalmente, e nada mostrando que foi comprovado na Alfândega que aqueles negros eram aqueles que o passaporte permitia à importação; Pelo contrário, verificou-se que alguns negros cacheu chegaram no “Nove de Março”<sup>488</sup>.

Apesar de ser evidente que o Presidente da Província e o Ouvidor do Comércio preferiram acreditar na versão dos comerciantes, o cônsul continuou fazendo denúncias sobre esse caso. Em um despacho do dia 9 de julho de 1826, informou que vários negros cacheu trazidos pela escuna *Nove de Março* se encontravam a bordo da canoa *Vencedora* e solicitava que ela fosse embargada<sup>489</sup>. O Presidente da Província pediu esclarecimentos ao Ouvidor da Comarca da Capital, Leocadio Ferreira de Gouvea Pimentel Belleza, que respondeu:

Assim que o recebi, ordenei que procurassem o mestre da "Canoa Vencedora" a fim de verificar com ele se havia algum negro Cacheu a bordo; o ordenado, no entanto, retornando me disse que a dita canoa, às 10 horas, já estava fora do porto, com destino a Caxias.<sup>490</sup>

O cônsul voltou a escrever ao Presidente da Província fazendo reclamações sobre a falta de ações para evitar a saída dos cativos. Apesar de reconhecer que ocorrera a abertura de uma investigação, criticava o fato de 30 dos negros chegados no *Nove de Março*, encontrados escondidos no porão da canoa *Vencedora*, terem sido autorizados, sem qualquer objeção, a sair do porto, com uma licença expedida pelo comandante da Polícia. Enfatizava que tanto nesse episódio, como no da canoa *Graça*, “os negros foram autorizados a ser removidos fora do alcance de um exame adequado, e é muito possível que muitos outros negros em questão tenham sido, sem o meu conhecimento, também removidos com a mesma visão”<sup>491</sup>. Em tom mais duro exigia medidas efetivas para trazer de volta à cidade os negros que desembarcaram do *Nove de Março*, e finalizava com uma ameaça:

Porém, se sua Excelência desconsiderar esse meu último apelo e continuar em um curso de medidas totalmente ineficazes para a obtenção da investigação justa e necessária que solicitei, sua Excelência me forçará, em o devido cumprimento do

<sup>488</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 7 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.127-128.

<sup>489</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 9 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.128.

<sup>490</sup> OUVIDOR GERAL da Comarca para o Presidente da Província. Maranhão, 9 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.128-129.

<sup>491</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 10 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.129.

meu dever, de transmitir aos locais apropriados, não apenas as representações mais desagradáveis, mas também os protestos mais sérios<sup>492</sup>.

A resposta do Presidente da Província foi ríspida e deixou claro que se sentiu desrespeitado:

Deixando de lado a novidade de sua pretensão para me prescrever o exato tempo para responder suas cartas, que é claramente inferido do homem das suas expressões; cabe-me afirmar que foi comunicado para mim, que a canoa "Vencedora" já havia deixado o porto, que representava inútil qualquer medida imediata; além do qual, a canoa partindo para o interior da província, onde, em qualquer lugar onde ela for, minhas ordens sendo eficaz, segue-se que eles cooperarão por achar a verdade do caso em questão<sup>493</sup>.

Ao longo de sua resposta rebateu as acusações, defendeu o comandante da polícia e reafirmou a legalidade da viagem, enfatizando que a Convenção de 1817 definia os locais onde o comércio era permitido e Cabinda estava entre eles. Além disso, também se contrapôs ao argumento do cônsul no que se refere à origem dos cativos, afirmando que os tratados não se referiam aos locais de nascimento<sup>494</sup>. Conclui rechaçando as ameaças feitas pelo cônsul e afirmando que emitiria as ordens que julgasse necessárias. É por isso que Robert Conrad afirma: “as autoridades faziam sofisticadas interpretações dos tratados sobre o tráfico escravista para encorajar e facilitar as atividades dos comerciantes em áreas sob sua jurisdição”<sup>495</sup>. Esse parece ser um bom exemplo disso.

A animosidade não impediu que Robert Hesketh insistisse em suas denúncias. Em um despacho encaminhado ao Secretário Canning afirmava ter mais provas sobre o caso. Argumentava que o diário de bordo do *Nove de Março* registrava sua saída do Porto da Praia, em Cabo Verde, em 1 de dezembro de 1825 e a chegada em Cabinda no dia 28 desse mês, não havendo nenhum registro do que aconteceu até sua partida para o porto do Maranhão. Apontava que o passaporte não seria adequado para um navio em uma viagem com escravizados e insistia no fato de que a maior parte dos negros desembarcados eram cacheus, não havendo nenhum documento que comprovasse que o navio partiu de Cabinda com negros daquele lugar<sup>496</sup>.

Robert Hesketh enviou uma cópia do Relatório do Ouvidor do Comércio, relativo a uma inspeção realizada nos negros desembarcados do *Nove de Março*, em 4 de julho de 1826,

<sup>492</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 10 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.129.

<sup>493</sup> Presidente da Província do Maranhão (Pedro José Costa Barros), ao Cônsul HESKETH, 12 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.130-131.

<sup>494</sup> Idem.

<sup>495</sup> CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.84.

<sup>496</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 19 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 132-133.

na casa comercial de Antonio Joze Meirelles Ferreira e Companhia, provavelmente, o local onde estavam armazenados para serem comercializados. Estiveram presentes o Ouvidor e Juiz Interino da Alfândega, Leocadio Ferreira de Gouvêa Pimentel Belleza, o tenente Manoel Domingues Dias e o capitão Joze Rodrigues Roxo, que também atuava como comerciante de escravizados. De acordo com o relatório, após o juramento sobre os santos evangelhos do Novo Testamento, os presentes examinaram os cativos apresentados e os documentos da embarcação e outros produzidos pelo consignatário, o Capitão Joze Gonçalves Teixeira. Após a análise, os presentes declararam conjuntamente que não havia nenhuma irregularidade e que os negros não eram de portos proibidos<sup>497</sup>. É um pouco difícil imaginar que pessoas envolvidas no comércio de escravizados, como os comerciantes mencionados, pudessem ter uma postura diferente.

Apesar disso, o cônsul continuou discordando e insistindo com o Presidente da Província que fossem tomadas providências. Segundo ele, a inspeção não especificava o número de negros, nem provava que aqueles que foram vistos pelos inspetores eram a totalidade ou parte da carga. Afirmava, ainda, que o passaporte não estava de acordo com o padrão prescrito no Tratado e a cópia do livro de viagem não era acompanhada por nenhum documento que comprovasse sua autenticidade. Por fim, afirmava que não havia nenhum tipo de autorização de qualquer autoridade em Cabinda e enfatizava que os documentos apresentados não ofereciam provas satisfatórias de que o navio em questão havia feito uma viagem legal<sup>498</sup>.

Em sua resposta, o Presidente da Província demonstrou certa impaciência: “peço-lhe que seja satisfeito tornar acessível para mim os documentos nos quais você encontrou suas afirmações; para promover a gestão perfeita de tudo o que você pode considerar conveniente para ser adotado a este respeito”<sup>499</sup>. Além dessa resposta ríspida, houve outra reação. Em um despacho ao Cônsul-Geral Henry Chamberlain, Robert Hesketh informava que seu secretário, Ignacio Veiga, que foi enviado a bordo da canoa *Vencedora*, para verificar se negros desembarcados da escuna *Nove de Março* estavam a bordo, foi processado pelo consignatário da referida embarcação sob a acusação de ter embarcado com traje militar e utilizado de força

---

<sup>497</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 19 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 132-133.

<sup>498</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 17 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.134.

<sup>499</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul HESKETH, 18 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.130-131.

e ameaças para que as escotilhas fossem abertas. O cônsul, afirmava ainda, que o Sr. Veiga teria sido ameaçado pelo Presidente da Província<sup>500</sup>.

O governo britânico resolveu reagir. O Secretário Canning enviou uma correspondência ao embaixador Robert Gordon, com uma cópia de um despacho do cônsul britânico no Maranhão, contendo informações sobre o caso do *Nove de Março*, com as seguintes instruções:

Você colocará este assunto perante o governo do Brasil, em corroboração das contas anteriores, tendendo a provar a disposição das autoridades em Maranhão, para incentivar o comércio ilegal de escravos, e você os incentivará a tomar medidas apropriadas para impedir essa infração contínua e flagrante dos Tratados, em oposição às intenções humanas declaradas do Soberano de Brasil<sup>501</sup>.

Em um novo documento o Secretário Canning informava que o cônsul Hesketh havia encaminhado informações adicionais que provavam que havia “um desejo por parte das autoridades do Maranhão para conspirar no comércio ilegal de escravos”. Determinava, então, que fosse feita

uma representação forte sobre o assunto aos ministros da sua majestade imperial, instando-os a emitir ordens expressivas de sua séria desaprovação de tais procedimentos, cujas ordens podem salvar estes infelizes negros de permanecerem escravizados e acabar com a continuidade do comércio de escravos no Maranhão <sup>502</sup>.

Não encontrei mais registros sobre o caso do *Nove de Março*, porém, aparentemente, dessa vez as ações inglesas não parecem ter surtido efeito e os cativos foram comercializados. As crescentes pressões da Inglaterra se faziam sentir, o que, por certo, gerava as animosidades explicitadas ao longo dessa narrativa. O cônsul encontrava respaldo para seus atos nas demais autoridades britânicas e as cobranças não se limitavam a província. Por outro lado, ficam claras as estratégias das autoridades locais e a altivez com que reagiam às intervenções externas.

Não foi à toa que uma certa resistência aos ingleses se consolidou em várias partes do território. Marcelo Galves destaca que, ainda no período das Cortes Gerais portuguesas, debatia-se na província questões a cerca da atuação inglesa<sup>503</sup>. Alysson Andrade, por outro

<sup>500</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 17 de julho de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 135-136.

<sup>501</sup> CANNING para Robert Gordon, 31 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 156.

<sup>502</sup> CANNING para Robert Gordon, 22 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 158.

<sup>503</sup> O referido autor menciona, entre outros, o folheto *Advertências interessantes à província do Maranhão* (1822), escrito pelo negociante Izidoro Rodrigues Pereira, que se queixou das condições do Tratado de Comércio

lado, afirma que os atritos entre Robert Hesketh e as autoridades locais eram comuns, havendo por parte dessas últimas constantes ações no sentido de limitar a atuação dos ingleses<sup>504</sup>. Apesar disso, ele fez várias denúncias de tráfico ilegal ao longo daqueles anos.

### 3.3.3 O brigue *Pedro Primeiro* e outras ações

Em 7 de outubro de 1826, a entrada da embarcação denominada *Pedro Primeiro*, carregada com escravizados vindos da Costa da África, destinados ao Pará, exigiu novamente sua atenção<sup>505</sup>. De acordo com a Database, a embarcação saía do Pará, sob o comando do capitão Jacinto José da Silva, com destino à costa africana. Comprou 177 cativos num porto não especificado, dos quais, 160 teriam sido desembarcados na província paraense, no dia 13 de agosto de 1826<sup>506</sup>. Com exceção da data de desembarque, os dados na Database conferem com as informações registradas sobre a referida viagem, nos demais documentos analisados.

Apesar das datas divergentes, creio ser improvável não se tratar da mesma viagem, o que indica que houve um erro no registro da chegada ao seu destino final. As informações presentes na Database também não deixam transparecer os percalços enfrentados pelos responsáveis do *Pedro Primeiro*, ao fazer uma escala no Maranhão onde foi acusado por Robert Hesketh de atuar no tráfico ilegal. O brigue pertencia a Fernando Jozé da Silva, de Paris, e no dia seguinte a sua chegada foi registrado na Alfândega como vindo de Cabinda, com 160 escravizados a bordo, obtendo uma permissão para continuar por 8 dias no porto. Segundo Robert Hesketh, o passaporte da embarcação não teria sido apresentado e ele afirmava com convicção que se tratava de uma viagem ilegal:

Essa declaração foi feita com tanta confiança, porque eu sabia que todos os escravos a bordo eram do norte da linha; que o brigue em questão não tinha passaporte regular; que ela pertencia aos mesmos proprietários que o “Carolina”; que esses dois navios deixaram o Pará em 1824 e estavam nas Índias Ocidentais, de onde seguiram para a costa da África, onde, sob a direção de Manoel Antonio de Silva Brandão, notório violador da lei, eles continuaram tentando fugir dos cruzadores e infringir os Tratados; e eu constatei que Brandão estava a bordo do “Pedro Primeiro”<sup>507</sup>.

---

de 1810, assinado com a Inglaterra, e aguardava que as Cortes decidissem por sua não renovação no ano de 1825. GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010, p.116-117

<sup>504</sup> ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do gigante Albion na América Lusa**. 2014, p.70.

<sup>505</sup> OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). OFÍCIO do Cônsul inglês. Maranhão, 7 de outubro de 1826. APEM.

<sup>506</sup> Database, 1801-1830.

<sup>507</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 2 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.138-139.

Apesar de encaminhar uma correspondência ao Presidente da Província, em que alertava sobre suas suspeitas, surpreendeu-se quando soube algumas horas depois, que a embarcação estava desatracada e pronta para partir para o Pará, o que ocorreu antes do fim do dia<sup>508</sup>. O cônsul mostrou-se indignado com a falta de ação das autoridades locais. Por outro lado, via como positivo o fato de não ter sido feito o abastecimento de águas e provisões durante sua curta estadia no porto. O que o levava a concluir que

é evidente que o navio foi trazido aqui com o único objetivo de desembarcar sua carga, mas que, encontrando a execução desse objetivo atendido com dificuldade, senão risco, o próximo objetivo era, a todo o risco, proteger-se da punição decretada pelas leis do país a pessoas culpadas de tais atos ilegais<sup>509</sup>.

Robert Hesketh ponderava sobre a busca obstinada por negros em localidades ao norte do Equador. Segundo ele, aqueles eram vendidos rapidamente porque exigiriam menos cuidados e seriam mais resistentes e adequados ao trabalho duro do que os vindos do sul. Tal compreensão levava-o a concluir que “o principal incentivo para cometer tais atos ilegais é a determinação mais desumana de lucrar ao máximo pela construção física desses seres infelizes”<sup>510</sup>. Insistia que a origem dos escravizados deveria ser considerada:

Eu também acho correto informar que as autoridades aqui estão dispostas a manter que um navio que chega com um passaporte legal, tendo, não obstante, negros a bordo das latitudes proibidas, ainda que a presença desses negros não é uma causa suficiente para proceder contra o navio, mas que para isso é necessário comprovar o ato de tirar os negros de tais lugares proibidos. De modo que, ao exigir, por esta interpretação errônea do Artigo 6 da Convenção de 28 de julho de 1817, prova que nunca poderá ser adquirida, um canal é aberto para a importação ilícita de negros, a ser efetivada por ter em uma carga, aquelas obtidas ilicitamente, cobertas por algumas pertencentes ao porto especificado no passaporte<sup>511</sup>.

Em resposta ao cônsul, o Presidente da Província informava ter recebido seu comunicado apenas no dia seguinte. Lamentava a partida da embarcação e a impossibilidade de investigar as suspeitas, mas considerava que as autoridades do Pará não poupariam esforços para respeitar os tratados<sup>512</sup>. Se houve ou não conivência não posso de todo afirmar,

---

<sup>508</sup> HESKETH para Cônsul Geral Chamberlain, 2 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.138-139.

<sup>509</sup> Idem.

<sup>510</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 25 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 137.

<sup>511</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 25 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 137.

<sup>512</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul HESKETH, 15 de agosto de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.139.

mas a partida abrupta do *Pedro Primeiro* poupou as autoridades maranhenses das ações britânicas, pelo menos num primeiro instante.

Robert Hesketh informou a situação ao vice-cônsul no Pará, seu irmão John Hesketh, que obteve de canais privados informações de que o navio em questão estava ancorado na Baía de Santo Antônio a meia maré de Belém e que pretendia desembarcar, ou havia desembarcado, os escravizados. O navio britânico *Primrose*, sob o comando de Octavius Vernon, estava no porto da cidade, mas, como não tinha recebido instruções para apreender a embarcação optara por esperar uma ação do Presidente da Província do Pará. Em acordo com o vice-cônsul, o capitão Vernon resolveu denunciar as circunstâncias suspeitas sob as quais o *Pedro Primeiro* foi recebido na entrada do rio e, ao mesmo tempo, oferecer seus serviços para verificar se a embarcação estava descumprindo o tratado antitráfico<sup>513</sup>.

A oferta foi aceita sendo dada autorização para que o capitão britânico agisse contando com a assistência das autoridades locais. O Presidente da Província do Pará, Joze Felix Pereira de Burgos, deu ordens ao Ouvidor da Lei para que fosse encaminhado um piloto e um oficial naval, para prosseguir nos barcos do navio *Primrose* para capturar o brigue. Na ação deveria ser verificada a quebra e violação dos tratados, possíveis fraudes na Receita da Tesouraria Imperial, mesmo que os escravizados viessem dos portos não proibidos, além da possibilidade de contágio de doenças<sup>514</sup>.

De acordo com o vice-cônsul, os barcos pertencentes ao navio *Primrose* tomaram posse do *Pedro Primeiro* no dia 4 de setembro e no dia seguinte ele foi levado à ancoragem da cidade e entregue ao governo brasileiro. Um atraso das autoridades locais fez com que a ação fosse coordenada apenas pelos britânicos. De acordo com o relatório do capitão Vernon, o mestre, os escravizados e os documentos da embarcação não foram encontrados a bordo, apenas alguns papéis antigos. Informou que o desembarque parecia ter sido feito pouco antes da captura e disse ter recebido informações de que o navio estava pronto para partir. John Hesketh aproveitou para parabenizar a rápida e eficiente intervenção do capitão britânico<sup>515</sup>.

Mas, a boa vontade do governo paraense parece não ter demorado muito. A ausência de oficiais brasileiros no momento da investida britânica gerou mal estar. Segundo o Presidente daquela província, o navio *Pedro Primeiro* era propriedade de súditos brasileiros e

<sup>513</sup> HESKETH - Vice-cônsul para o Sr. Hesketh, 12 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 145-146.

<sup>514</sup> JOZE FELIX PEREIRA DE BURGOS - Presidente da Província do Pará ao Ouvidor Joaquim Mariano Ferreira, 4 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.152-153.

<sup>515</sup> HESKETH - Vice-cônsul para o Sr. Hesketh, 12 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 145-146.

de acordo com suas ordens caberia aos oficiais britânicos apenas verificar se havia escravizados e impedir a partida da embarcação. Em correspondência ao vice-cônsul, essa autoridade criticou o fato de os papéis apreendidos ainda não terem sido entregues, para que fossem por ele examinados e encaminhados às autoridades competentes<sup>516</sup>.

É difícil saber se o incidente era realmente responsável pela mudança de tom ou se esta tinha se dado em virtude das pressões da sociedade local. O Presidente da Província do Pará parece ter ficado incomodado com a cena de uma embarcação brasileira dominada por oficiais britânicos. Não é demais lembrar os duros embates em torno da idéia de soberania nacional, diante das crescentes pressões britânicas em torno das questões do tráfico de escravizados.

Tanto o vice-cônsul quanto o capitão Vernon encaminharam suas desculpas e explicações. O primeiro respondeu de pronto, afirmando que os papéis ainda não tinham sido encaminhados em virtude da ausência de alguém que pudesse fazer o despacho na língua portuguesa<sup>517</sup>. O capitão Vernon escreveu fez uma longa exposição na tentativa de se justificar. Esclareceu que não tinha compreendido a presença de oficiais brasileiros como algo obrigatório e que só não os aguardaram por temer a fuga do *Pedro Primeiro*. Afirmou que “uma canoa começou a sair da cidade meia hora antes de nossos barcos, levando informações para ela, mas foi antecipado e ultrapassado pela atividade e o esforço de meus oficiais e tripulações de seus barcos”. No que tange a presença de sentinelas, afirmou tratar-se de prática recorrente, uma vez que, conforme acordado pelo Tratado entre o Brasil e o governo britânico, ao deterem qualquer navio, os capitães deveriam resguardar os documentos para posterior entrega às autoridades e tribunais, e complementava

Ao mesmo tempo, somos instruídos, que cada cuidado e diligência devem ser tomadas, que nada a bordo deve ser ferido ou levado embora. Para o qual proponho que seja essencial e a prática em todos os casos, para assegurar isso, colocar sentinelas, o que foi feito, não supondo que seria construído em desrespeito à bandeira brasileira<sup>518</sup>.

O capitão Vernon reafirmava que os documentos ainda não haviam sido entregues, em virtude da ausência de alguém que pudesse traduzir sua correspondência. Com relação à

---

<sup>516</sup> JOZE FELIX PEREIRA DE BURGOS - Presidente da Província do Pará ao Vice-cônsul Hesketh, 5 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 146-147.

<sup>517</sup> HESKETH - Vice-cônsul ao Presidente da Província do Pará (Joze Felix Pereira de Burgos). 5 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 147.

<sup>518</sup> CAPITÃO VERNON ao Presidente da Província do Pará (Joze Felix Pereira de Burgos). 6 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 150-151.

presença de cativos, apesar de não tê-los encontrado, afirmava ter certeza do envolvimento da embarcação no tráfico, uma vez que alguns membros da tripulação a bordo, confessaram que uma parte deles fora desembarcada na costa e o restante no rio onde a embarcação estava atracada<sup>519</sup>.

No dia 9 de setembro, o Presidente da Província do Pará encaminhou os documentos do *Pedro Primeiro* ao Ouvidor. Havia sido encontrado um Diário Náutico; um passaporte do porto do Maranhão, assinado pelo Presidente daquela província e outro assinado pela Junta Provisória da cidade de Belém, em 16 de janeiro de 1824; uma carta do Diretor de Saúde interino, João Bento Rodrigues Fernandes, datado de 28 de agosto de 1825 e a lista de tripulantes assinada por Antonio Marques da Costa Soares, Secretário do Governo no Cabo Verde<sup>520</sup>.

Ao tomar ciência de que não haviam sido encontrados escravizados a bordo do *Pedro Primeiro*, Robert Hesketh parece ter retomado suas investigações e descobriu que o desembarque tinha ocorrido na Baía do Tury<sup>521</sup>. Essa região, também conhecida como Turiaçu, pertenceu ao Pará até 1852, quando foi anexada ao Maranhão. De acordo com Simeia Lopes, os comerciantes dessa localidade transitavam e negociavam diretamente com a cidade de São Luís, havendo uma fácil comunicação feita por meio de barcos e sumacas que transportavam arroz e algodão que abasteciam o comércio maranhense<sup>522</sup>. Era também um entreposto do comércio de escravizados, como mencionado anteriormente.

Robert Hesketh enviou informações adicionais ao vice-cônsul sobre o desembarque: 20 ou 40 deles seguiram para a fazenda vizinha do capitão Joze Gonçalves, em São João e os demais para a de Bento Roque da Silva, em Ponta Grossa. Enfatizava que o fato daquele distrito estar sob a jurisdição do Presidente do Pará, o impedia de tomar qualquer atitude<sup>523</sup>.

Quando a notícia de que os escravizados haviam desembarcado em Turiaçu chegou ao Presidente da Província do Pará, ele informou ao vice-cônsul que teria enviado para as cidades da costa ordens dirigidas às autoridades civis e militares para que investigassem todo

---

<sup>519</sup> CAPITÃO VERNON ao Presidente da Província do Pará (Joze Felix Pereira de Burgos). 6 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 150-151.

<sup>520</sup> Presidente da Província do Pará (Joze Felix Pereira de Burgos), ao Ouvidor Joaquim Mariano Ferreira. 9 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.153-154.

<sup>521</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 15 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 140.

<sup>522</sup> LOPES. Siméia de Nazaré. **As rotas do comércio do Grão-Pará: negociantes e relações mercantis** (c. 1790 a c. 1830). Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013, p.234.

<sup>523</sup> HESKETH para o Sr. Vice-cônsul Hesketh, 11 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 142.

assunto relacionado ao envolvimento do brigue *Pedro Primeiro* no tráfico ilegal. E, caso algum escravizado fosse encontrado, deveria ser ouvido e as provas remetidas para a Ouvidoria Geral de Belém, para que o juiz competente examinasse tal contrabando<sup>524</sup>.

Aparentemente, a manobra das autoridades maranhenses parecia ter dado certo. Com a rápida partida da *Pedro Primeiro* teriam se livrado da responsabilidade do possível apresamento e os processos dele decorrente. As estreitas relações com Turiaçu e o comércio de cabotagem comumente realizado, aparentemente, facilitaram o êxito da estratégia. Mas a chegada de alguns cativos em São Luís trouxe a questão a tona novamente.

Robert Hesketh informou ao Presidente da Província do Maranhão, que alguns cativos do brigue *Pedro Primeiro*, desembarcados em Turiaçu, apareceram em São Luís. O cônsul parecia ter uma ágil rede de informantes. Os 14 escravizados estariam doentes e teriam vindo na sumaca *Leopoldina*, com o mestre Joze da Maia, em busca de assistência médica. Segundo o cônsul, todos eram negros cacheu: 5 foram levados para a casa de Antonio Martins da Silva; 1 para a de Manoel da Silva Povoas e os demais foram confinados pelo referido mestre em algum lugar que desconhecia. Robert Hesketh desconfiava que outros cativos tivessem sido trazidos em diferentes navios de cabotagem, que chegavam ocasionalmente daquela região<sup>525</sup>. É difícil saber se os escravizados estavam realmente doentes ou se esta era apenas uma estratégia para garantir-lhes o retorno a São Luís.

O Presidente da província insistia na inconsistência do argumento defendido pelo inglês de que o local de origem dos escravizados deveria ser considerado para garantir o apresamento das embarcações.

cabe-lhe declarar que, até a decisão das primeiras questões se os escravos foram ou não obtidos para o norte da Linha, não podemos proceder legalmente em sua apreensão, porque, o Mestre do Brigue apresentou no escritório deste Secretário um passaporte a partir do porto de Cabinda, não suponho que qualquer transgressão tenha cometido contra a lei relativa aos tratados de comércio de escravos<sup>526</sup>.

O governante maranhense reforçava que o caso não estava mais sob sua jurisdição. Quanto a suspeita de que o passaporte da embarcação fosse falso, afirmava esperar que o governo da província do Pará pudesse “com maior perspicácia e sagacidade, detectar a

<sup>524</sup> JOZE FELIX PEREIRA DE BURGOS - Presidente da Província do Pará ao Vice-cônsul Hesketh, 17 de setembro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.152.

<sup>525</sup> HESKETH ao Presidente da Província do Maranhão, 7 de outubro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.142-143.

<sup>526</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul Hesketh, 9 de outubro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.143.

impostura que não foi descoberta aqui”<sup>527</sup>. Robert Hesketh criticou a resposta evasiva e afirmou ao Sr. Canning que parecia “que todos os passos para a investigação deste caso são evitados”<sup>528</sup>.

O cônsul britânico no Maranhão enviou informações sobre o *Pedro Primeiro* ao Cônsul-Geral Chamberlain e, mais uma vez, reclamava da postura da autoridade maranhense. Em contrapartida, elogiou a atuação do Presidente da Província do Pará, apesar de discordar da insatisfação dele com a conduta dos oficiais britânicos. Informou, ainda, que Manoel Antonio da Silva Brandão, apontado como responsável pelo *Pedro Primeiro*, havia retornado daquela província a bordo da “*Carolina*”, com a intenção de se livrar das conseqüências da apreensão daquela embarcação e que pretendia prosseguir novamente para a África, mas acabou adoecendo e morrendo, figurando como incerto o destino da embarcação<sup>529</sup>.

Não encontrei mais nenhuma referência aos desdobramentos da apreensão do *Pedro Primeiro*. É provável que os escravizados que retornaram para São Luís tenham sido comercializados. O aparente insucesso não reduziu a atenção do cônsul inglês. Em um documento encaminhado ao Conde de Dudley, ele apresentou uma tabela com os registros de entrada de cativos no Maranhão do ano de 1827.

---

<sup>527</sup> PEDRO JOSÉ COSTA BARROS - Presidente da Província do Maranhão ao Cônsul Hesketh, 9 de outubro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p.143.

<sup>528</sup> HESKETH para o Sr. Secretário Canning, 14 de outubro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 142.

<sup>529</sup> HESKETH para o Sr. Consul Geral Chamberlain, 28 de outubro de 1826. Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827, p. 154-155.

**TABELA 26 - ESCRAVIZADOS IMPORTADOS PARA O MARANHÃO - 1827<sup>530</sup>**

Data de chegada	Nome do Navio	Nome dos Mestres	De Onde	Escravizados embarcardados	Mortos	Escravizados desembarcados	Observações
3/01	Neptuno	Antonio Severino d'Avellar	Pernam - buco	20	-	20	Este navio estava sob cores portuguesas
6/01	Pernambucana	Ignacio Jozé Barradors	Pernam - buco	20	-	20	
8/01	Conceição	Francisco Bernardo de Mattos	Pará	2	-	2	
16/01	Marquez de Nazareth	Antonio dos Santos Rocha	Rio de Janeiro	2	-	2	
10/02	Aurora	Francisco Feliciano da Silva	Pernam - buco	77	-	77	
22/02	Imperatriz	Thome Joaquim Roiz Palavra	Bahia	134	-	134	Evidentemente esses escravos foram trazidos da Baía de Biafra, mas a embarcação tem liberações regulares da Alfândega da Bahia.
06/03	Nova Providência	Laurenzo Franco Aleixo	Bahia	3	-	3	
11/04	Neptuno	Manoel de Souza Machado	Angola	272	23	249	

<sup>530</sup> Comparando essas informações com as da Database, apenas a viagem realizada pela Galera Maria, que partiu de Lisboa para Luanda, onde embarcou 578 escravizados, não está presente na tabela enviada pelo cônsul.

Fonte: Hesketh ao conde de Dudley, 4 de fevereiro de 1828. Great Britain and Brazil. GREAT BRITAIN. **British and Foreign State Papers, 1828-1829**. Londres, 1832. Disponível em: <https://books.google.com>. Acessado em: 29 de junho de 2019, p.378-379.

27/03	Activo	Jozé Pinto d' Ar'o. Vianna	Ambris	334	11	323	
11/04	Anna Catherina	Joao JozéAntunez	Pernam- buco	5	-	5	
15/04	Triunfo do Maranhão	Joaquim Jozé Soares	Pernam- buco e Ceará	12	-	12	
16/06	Senhora dos Prazeres	Antonio Joaquim	Ceará	4	-	4	
7/08	São Nicolao Augusto	Joao Piacedo da Cruz	Loanda	426	12	414	
24/11	Amizade	Christo .H .Andres	Pará	2	-	2	
27/11	Lucrécia	Jozé Fortunato da Cunha	Angola	370	328	42	Naufragou na costa deste porto
29/11	Conde de Escrugnonle	Jozé Agostinho Vianna	Ceará	4	-	4	
5/12	Novo Mendengue	João Gomes Velludo	Rio de Janeiro	3	-	3	
24/12	Província do Maranhão	Jozé Franco	Bahia	227	-	-	Capturado no porto, por um corsário de Buenos Ayres. A tripulação foi desembarcada, que declarou que os s eram originalmente da costa da Guiné
<b>Total</b>				<b>1917</b>	<b>374</b>	<b>1316</b>	

Apesar do maior número de viagens ter origem em portos nacionais, o contingente de escravizados vindo diretamente de portos africanos foi preponderante. As 12 viagens de portos nacionais trouxeram 154 cativos, enquanto entraram 1.162 diretamente da África. Duas viagens da Bahia vieram com informações adicionais. Uma, indicando que os 134 escravizados vinham da África e a outra havia sido capturada com 227 cativos a bordo, isso indica que nem sempre a saída de portos nacionais significava que se tratava de tráfico interno, deixando evidente o imbricamento dessas duas modalidades de comércio negreiro.

O fato de o cônsul chamar atenção para um navio vindo de Pernambuco ter bandeira portuguesa, talvez estivesse associado às estratégias muitas vezes utilizadas para burlar as fiscalizações. Aspecto destacado por Luis Henrique Tavares

por ter sido internacional e plural, o tráfico negreiro proibido operou numa ampla conexão: navios com bandeira de Portugal saindo de portos brasileiros com tripulação espanhola e registro naval em Cuba; navios com registro nos Estados Unidos saindo de Havana ou do Rio de Janeiro com tripulação portuguesa ou espanhola<sup>531</sup>.

O embate entre Robert Hesketh e as autoridades locais sobre a entrada de escravizados via tráfico irregular teve continuidade. Em novembro de 1829, o cúter *João Cabeça* foi apreendido por fazer contrabando de escravizados. Foram encontrados a bordo 13 negros cacheu, provavelmente vindos de Bissau, sem passaportes<sup>532</sup>. O Presidente da Província, no entanto, encaminhou ofício ao cônsul britânico considerando imprópria a apreensão dos “negros mandigas”<sup>533</sup>.

Embora tenha ficado claro nos casos expostos certa conivência de algumas autoridades locais foi possível identificar tanto a continuidade de denúncias, como de ordens e ações, mesmo que, em alguns momentos, aparentemente a contragosto, para que fiscalizações e apreensões fossem realizadas. Ao Juiz de Paz da vila do Paço foi solicitado que realizasse diligências para apreender 15 escravizados que desembarcaram na praia do Severino,

---

<sup>531</sup> TAVARES, Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.32.

<sup>532</sup> OFÍCIO do desembargador ouvidor geral do crime. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 4 de novembro de 1829. APEM.

<sup>533</sup> OFÍCIO ao cônsul da Coroa Britânica. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 68 (1828-1829. Maranhão, 5 de novembro de 1829. Fl. 148v, doc.446. APEM. De acordo com Reinaldo Barroso Mandinga “era uma corruptela, um etnônimo, construído, provavelmente, a partir de um aportuguesamento dos termos *Mandenkê* ou *Malinkê* referentes ao reino do Mali...”. BARROSO JR. Reinaldo dos Santos. **Nas rotas do atlântico equatorial**. 2009, p.163.

conduzidos por um homem branco, vindos de uma chalupa portuguesa<sup>534</sup>. Em outro ofício a essa mesma autoridade o Presidente da Província informava estar ciente da diligência feita para apreender os negros desembarcados por contrabando na Praia de Jaguarema”<sup>535</sup>. O Juiz de Paz do Iguará foi informado da ida para esse distrito de negros vindos de Bissau e recebeu instruções para que interrogasse qualquer negro novo de nação mandinga e os remetesse para a capital<sup>536</sup>. O da vila de Guimarães também foi cobrado sobre o escandaloso contrabando de escravizados, que desembarcavam nos diferentes portos daquele distrito<sup>537</sup>.

Apesar disso, o tráfico ilegal persistia. Em um documento, datado de 1830, Robert Hesketh informava ao Presidente da Província que as embarcações *Voadora*, *União*, *Harmonia* e *Conceição* estariam envolvidas na introdução ilegal de negros e dava alguns detalhes. A *Voadora* havia trazido três negros das Ilhas de Cabo Verde, os quais ainda estariam a bordo da embarcação. Afirmava ter ouvido dizer que havia um maior número de negros, mas não tinha provas que pudessem confirmar tal informação. Não possuía maiores detalhes sobre a *União*, não sabia dizer onde estava, nem a quantidade de negros desembarcados e muito menos para onde foram enviados<sup>538</sup>.

Na *Harmonia*, no entanto, foram encontrados dois negros a bordo: um deles, chamado Luiz, entendia inglês e alegava ter sido forro, pertencente a “Goree”, e induzido a “raçar-se” para as Ilhas de Cabo Verde, onde o escravizaram e de onde o trouxeram para o Maranhão. Os negros cacheus na *Conceição* foram, segundo o cônsul, propositalmente separados e encaminhados a um armazém na Praia do Desterro, mas ele não sabia se já haviam sido removidos ou vendidos. Ao fim do seu relato, Robert Hesketh solicitava a proteção do Presidente da Província “aqueles desgraçados negros à bordo da *Harmonia* para que não sejam expostos a serem maltratados em consequência dos descobrimentos que eles tenham feito”<sup>539</sup>.

---

<sup>534</sup> ORDEM do Presidente da Província do Maranhão ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 9 de junho de 1829. Fl.99, doc.206. APEM..

<sup>535</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 10 de junho de 1829. Fl.110, doc.253. APEM.

<sup>536</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz do Iguará. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 7 de agosto de 1829. Fl.125, doc.334. APEM.

<sup>537</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila de Guimarães. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 9 de novembro de 1829. Fl.165v., doc.568. APEM.

<sup>538</sup> OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). OFÍCIO do Cônsul inglês. Maranhão, 20 de março de 1830. APEM.

<sup>539</sup> Idem.

Não encontrei maiores registros das ações empreendidas com relação a essas denúncias. A única referência foi um ofício encaminhado ao Juiz de Paz da vila de Guimarães orientando-o a apreender e depositar, em juízo, os cativos novos encontrados naquele distrito, uma vez que haviam entrado em São Luís a galera *Voadora* e a escuna *União*, de súditos portugueses, suspeitas de atuarem no tráfico ilícito de negros<sup>540</sup>.

Como se pode ver, as estratégias para burlar a legislação eram múltiplas e a conivência de algumas autoridades deixava tudo mais fácil. Apesar disso, Luís Henrique Tavares, ao refletir sobre os apresamentos realizados pelos ingleses afirma que,

É evidente que será exagerada simplificação concluir que essas capturas e tudo quanto elas significaram foram imediatamente responsáveis pela desorganização comercial ou impacto desestabilizante sobre um quadro econômico que se estruturava debilmente – como o que ocorreu nos anos 10 do século XIX nos portos coloniais brasileiros da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Maranhão. Mas elas tiveram a sua parte no processo<sup>541</sup>.

Minhas pesquisas mostraram que, como nas demais regiões, o tráfico clandestino se manteve e a lei foi relativamente ineficaz no Maranhão, mas, a despeito disso, algumas ações voltadas para evitar essa atividade foram realizadas, mesmo que, em alguns casos, como demonstrado aqui, fossem resultado direto da atuação dos representantes britânicos.

Foram constatações como essa que levaram a Inglaterra a ampliar as pressões em torno da intensificação das medidas para por fim ao tráfico. Como resultado, o Brasil assinou um tratado em 1826 que visava a proibição em definitivo do tráfico de escravizados<sup>542</sup> que foi estabelecida pela Lei de 7 de setembro de 1831. É sobre os impactos dessa nova legislação que falarei agora.

---

<sup>540</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 16 de fevereiro de 1830. Fl.13v, doc. 205. APEM.

<sup>541</sup> TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.17.

<sup>542</sup> Como parte do processo de reconhecimento, a diplomacia inglesa conseguiu ainda a assinatura do tratado de Comércio e Amizade, em 1827, no qual conseguiram manter todos os antigos privilégios gozados pela Inglaterra no tratado de 1810. Ver MAGALHÃES, Marize Arcuri. Relações Brasil – Inglaterra no 1º Império. (Reconhecimento da Independência, Abolição do Tráfico e Tratado de Comércio). **Revista de História**, vol.45, n.62. 1972, p. 465-473. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/131870/128069> Acesso em: 07 de fevereiro de 2019.

## CAPÍTULO 4

### A LEI DE 1831: mudanças e persistências no tráfico negro

#### 4.1. As determinações da Lei

A assinatura do tratado anglo-brasileiro que culminou com a lei que definiu a proibição do tráfico transatlântico de escravizados trouxe a reboque uma série de debates e incertezas. Leslie Bethell afirma que poucos dias após serem concluídas as negociações o ministro britânico no Rio de Janeiro, Robert Gordon, advertia ao secretário de Negócios Estrangeiros, George Canning, que se tratava de um acordo “altamente impopular” no Brasil. Sua aprovação na Comissão de Diplomacia da Câmara dos Deputados foi apertada (três votos a dois) e foi intenso o debate que se seguiu por três dias consecutivos, 2, 3 e 4 de julho de 1827. De acordo com esse autor, surpreendentemente, um número significativo de deputados reconheceu que a abolição do tráfico era necessária, mas muitos fizeram severas críticas ao curto espaço de tempo determinado, apenas três anos, o que causaria graves prejuízos ao país<sup>543</sup>.

Além disso, a intromissão britânica em um assunto considerado interno era fortemente recriminada. Para a maioria dos deputados, “o governo brasileiro tinha abolido o comércio não porque considerava tal iniciativa de interesse do Brasil, mas porque uma poderosa nação estrangeira a julgava do interesse dela”<sup>544</sup>. Outra questão é que o fato do tratado já ter sido ratificado pelo governo brasileiro não oferecia outra alternativa aos deputados, a não ser aceitá-lo.

As críticas preocuparam o governo brasileiro que tentou postergar a data de início da aplicação da lei. Mas, a única conquista, no entanto, foi a garantia de que as embarcações brasileiras engajadas no comércio de cativos poderiam partir de portos africanos ao sul do Equador até 13 de março de 1830, tendo ainda seis meses a partir dessa data para aportarem no Brasil<sup>545</sup>. Para Beatriz Mamigonian, “Na prática isso representou uma complicação à aplicação do tratado, pois, a partir de abril de 1830, alguns navios que chegassem ao Brasil estariam em condição legal, enquanto outros já se encontrariam na ilegalidade”<sup>546</sup>.

---

<sup>543</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.85-86.

<sup>544</sup> Idem, p.86-88.

<sup>545</sup> Idem, p. 90.

<sup>546</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.64.

Em 3 de maio de 1830, D. Pedro I anunciava na Fala do Trono, na abertura anual dos trabalhos do Poder Legislativo, a ilegalidade do tráfico e a intenção de atuar para que o acordo fosse cumprido. Porém, as turbulências políticas que culminaram em sua abdicação colocaram, num primeiro momento, o cumprimento do tratado em segundo plano<sup>547</sup>. A saída do imperador e a impossibilidade de seu sucessor assumir de imediato iniciaram o período regencial, marcado por intensa agitação política<sup>548</sup>. Apesar disso, não ocorreu uma reversão da política brasileira com relação ao comércio de escravizados. Em maio de 1831, o Ministro da Justiça do novo governo editou instruções para que os conselhos municipais e presidentes das províncias fizessem tudo que pudessem para evitar a agora ilegal importação de cativos<sup>549</sup>.

Beatriz Mamigonian afirma que as dificuldades e a falta de clareza em torno da repressão ao tráfico mostraram a necessidade de formulação de uma legislação nacional a esse respeito. Entre maio e junho foi debatido o projeto de lei proposto pelo marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant, motivado pela continuidade do tráfico. Os embates mostraram haver diversas divergências, entre elas o destino que deveria ser dado aos africanos que entraram ilegalmente no país. Enquanto o regulamento da Comissão Mista delegava aos governos a responsabilidade pelos emancipados, vários senadores, entre eles o marquês de Barbacena, defendiam a reexportação à custa dos traficantes. Apesar do marquês de Inhambupe, Antônio Luís Pereira da Cunha, apresentar uma proposta de prestação de serviços por um tempo determinado, a idéia da reexportação saiu vitoriosa, sendo inserida como uma das cláusulas da lei<sup>550</sup>. Segundo a autora, “embora a reexportação nunca tenha se efetivado, na prática essa determinação modificou a política do governo regencial no tratamento dos africanos apreendidos, pois foi considerada substitutiva às determinações do Alvará de 1818”<sup>551</sup>.

---

<sup>547</sup> D. Pedro I abdicou em favor de seu filho de 6 anos em 7 de abril de 1831. De acordo com José Murilo de Carvalho, passado o momento inicial de popularidade decorrente da proclamação da independência, D. Pedro foi se indispondo com as correntes liberais e com a população. Dissolveu a Constituinte de 1823 e outorgou uma Constituição no ano seguinte. Envolveu-se e foi derrotado numa guerra impopular no rio da Prata e também na disputa pelo trono português em favor da sua filha. Leslie Bethell adiciona a essas questões a assinatura do tratado antitráfico. Ver CARVALHO, José Murilo de (Coord.). **A construção nacional: 1830-1889**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p.84; BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.92.

<sup>548</sup> O período regencial se estendeu de 1831-1840, quando o chamado Golpe da Maioridade deu início ao segundo reinado. De acordo com José Murilo de Carvalho, esse período pode ser dividido em duas partes. “A primeira, de 1831 a 1837, correspondeu à vitória do liberalismo moderado. A segunda, de 1837 a 1840, foi marcada pela reação conservadora”. CARVALHO, José Murilo de (Coord.). **A construção nacional**. 2012, p.87.

<sup>549</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.92.

<sup>550</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.75-76.

<sup>551</sup> Idem, p.79.

A lei de 7 de novembro de 1831 declarou livres todos os escravizados vindos de fora do Império, com exceção dos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a países onde a escravidão era permitida, e determinava que aqueles que entrassem ilegalmente fossem apreendidos e mantidos pelo governo até serem enviados de volta à África. A legislação impôs também penas aos importadores:

Art. 2º Os importadores de escravos no Brazil incorrerão na pena corporal do artigo cento e setenta e nove do Código Criminal, imposta aos que reduzem á escravidão pessoas livres, e na multa de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas da reexportação para qualquer parte da África; reexportação, que o Governo fará effectiva com a maior possível brevidade, contrastando com as autoridades africanas para lhes darem um asylo. Os infractores responderão cada um por si, e por todos<sup>552</sup>.

Eram considerados passíveis dessa punição tanto os que estivessem envolvidos diretamente com a viagem (comandante, mestre, ou contramestre da embarcação), como os que financiassem e comprassem escravizados recém-importados<sup>553</sup>. A lei tentava ainda estimular as denúncias, ao definir uma recompensa de trinta mil réis por cativo apreendido para quem repassasse informações ou fosse responsável pela captura. Tâmis Parron afirma que o Parlamento brasileiro aprovou disposições ainda mais severas que as contidas no tratado anglo-brasileiro e considera a Lei de 1831 como um exercício de soberania dos órgãos representativos diante do tratado imposto pelos ingleses<sup>554</sup>.

Um novo decreto, editado em 12 de abril de 1832, regulamentou a Lei de novembro de 1831. Determinou, entre outras questões, que os barcos deveriam ser vistoriados pela Polícia, Alfândega ou Juiz de Paz na entrada e na saída dos portos brasileiros. Entre os itens que deveriam ser observados estavam: o porto de origem; as cargas e seu destino; dono ou mestre; dias de viagem; a capacidade da embarcação, “sua aguada e qualquer outra circunstância por onde se possa conjecturar haver conduzido pretos africanos”. Essas informações deveriam constar no auto de visita assinado pelas autoridades responsáveis pela vistoria<sup>555</sup>.

Se “pretos” fossem encontrados ou apreendidos sendo cativos ou libertos, deveriam ser postos em depósitos e os importadores deveriam arcar com a quantia necessária para a reexportação, além de serem presos em flagrante e processados. Os responsáveis pela vistoria poderiam se valer até mesmo de indícios subjetivos. Deveriam observar os passageiros e a

<sup>552</sup> BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831. Declara livres todos os escravos vindos de fôra do Imperio, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil -1831**. Vol. 1, p. 182.

<sup>553</sup> Idem.

<sup>554</sup> PARRON, Tâmis. A política da escravidão no Império do Brasil. 2011, p.87.

<sup>555</sup> BRASIL. Decreto de 12 de abril de 1832. Dá regulamento para a execução da Lei de 7 de novembro de 1831, sobre a extinção do tráfico de escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil -1832**.

tripulação negra e “notando-se que alguns, ou todos não são civilizados; ou muito além do número necessário para o manejo do barco, se forem libertos não desembarcarão, e se forem escravos serão depositado”, conforme definido na Lei<sup>556</sup>.

Caso alguém burlasse a fiscalização e comprasse ou vendesse algum escravizado boçal, o mesmo deveria ser apresentado ao Intendente Geral da Polícia ou Juiz de Paz para que fosse averiguado se entendia a língua brasileira, se estava no Brasil antes da proibição do tráfico, quando veio da África e detalhes sobre a viagem e desembarque. Caso fosse constatada sua chegada após a proibição, o africano deveria ser encaminhado para depósito. O decreto ainda abria a possibilidade para o “preto” que tivesse entrado no Brasil após a promulgação da Lei acionar o Juiz de Paz ou Criminal para fins de alcançar a liberdade<sup>557</sup>.

Aparentemente, a Lei de 1831 não trouxe impactos imediatos. Após a assinatura do Tratado de 1826 seguiu-se um aumento nas importações de escravizados. Manolo Florentino afirma que os números apontam que os compradores de africanos realmente acreditaram no fim do tráfico a curto prazo<sup>558</sup>. Beatriz Mamigonian assevera que a perspectiva de que o acordo seria realmente respeitado elevou a média anual de 40 mil escravizados importados na primeira metade da década de 1820 para mais de 60 mil por ano entre 1826 e 1829<sup>559</sup>. Leslie Bethell aponta que cerca de 175 mil escravizados entraram no Brasil no período de três anos (1827-1830). De acordo com ele, quando a Lei de novembro de 1831 entrou em vigor, o tráfico de escravizados no Brasil estava virtualmente parado como resultado do superávit no mercado dessa mão de obra<sup>560</sup>.

Essa situação perdurou até 1832, quando o crescimento econômico possibilitado pelo café auxiliou na reorganização do comércio de escravizados<sup>561</sup>. Baseada no modelo de *plantation*, a cultura de café exigia cada vez mais terras e mão de obra. Para Emília Viotti da Costa, o tráfico crescia juntamente com as plantações, mostrando o antagonismo existente entre as ações do governo brasileiro e a dinâmica da economia nesse momento<sup>562</sup>.

De acordo com João Pedro Marques, em finais de 1833 os membros britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro informavam que o comércio de escravizados crescia de forma alarmante. E, em meados dessa década, a importação atingia novamente valores

<sup>556</sup> BRASIL. Decreto de 12 de abril de 1832. Dá regulamento para a execução da Lei de 7 de novembro de 1831, sobre a extinção do tráfico de escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil -1832**.

<sup>557</sup>Idem.

<sup>558</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. 2014, p.42.

<sup>559</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.62.

<sup>560</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.96.

<sup>561</sup> Leslie Bethell destaca também que houve um fortalecimento da produção açucareira tanto nas regiões tradicionais do Nordeste, como em São Paulo e no Rio de Janeiro. Idem, p.96.

<sup>562</sup> COSTA. Emília Viotti da. **Da senzala à Colônia**. São Paulo: Editora da UNESP, 1998, p.75-76.

superiores a 40 mil escravizados por ano<sup>563</sup>. Gilberto Guinzelin afirma que apesar dos avanços conquistados pela diplomacia britânica, não se pode superestimar seus efeitos práticos,

Ocorre que, desde os primeiros empecilhos e impedimentos impostos à navegação marítima de longa distância com o fito de traficar escravos saídos da África, os homens (comerciantes, capitães, mestres, tripulação em geral e intermediários) engajados nessa prática vinham apresentando uma incrível capacidade de se (re)organizarem<sup>564</sup>.

A continuidade do tráfico e até mesmo seu crescimento fez com que durante muito tempo a Lei de 1831 fosse classificada como "letra morta" ou, como convencionou-se dizer, "para inglês ver" visão que tem sido questionada nos últimos anos. Para Tâmis Parron, a lei “não deve ser entendida meramente como prescrição normativa nem simulação diplomática, mas sim como extraordinário ponto de articulação, na história brasileira, entre ação legal e interação social”<sup>565</sup>. Beatriz Mamigonian caminha no mesmo sentido e demonstra que a Lei de 1831 teve grandes impactos sociais e políticos:

Como uma ameaça a pairar sobre os senhores de escravos, a ilegalidade da propriedade adquirida por contrabando forjou compromissos políticos que a cada renegociação, garantiam ao mesmo tempo mudanças interpretadas como abolicionistas – o fim do tráfico, a liberdade dos nascituros – e alguma sobrevida à escravidão<sup>566</sup>.

O fato é que seus impactos foram distintos nas diferentes regiões e estiveram associados às condições econômicas de cada uma delas. No Maranhão, a percepção de que a lei não teria tido efeito, somada a ideia de que a província se afastou de pronto do mercado transatlântico de escravizados fez com que os trabalhos sobre o tema não se debruçassem sobre essa questão de forma aprofundada. Desta feita, me dispus a analisar quais foram seus reais efeitos na província.

---

<sup>563</sup> MARQUES, João Pedro Marques. Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX. In: *Análise Social*. Universidade de Lisboa: 2001, vol. XXXVI (160), pp. 609-638, p.616.

<sup>564</sup> GUIZELIN, Gilberto da Silva. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. *Almanack*. Guarulhos, n.05, p.123-144, 1º semestre de 2013, p.124

<sup>565</sup> PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*. 2011, p.90.

<sup>566</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*. 2017, p.462.

## 4.2. O tráfico de escravizados no Maranhão após a Lei de 1831

Assim como no resto do país, também nessa província a assinatura do Tratado de 1826 e a notícia de que o fim do tráfico estava próximo suscitou críticas ao governo. Um longo artigo publicado no jornal *O Farol Maranhense* pintava de forma catastrófica as consequências de tal medida. Seu autor, sob o pseudônimo “Da Aurora”, informava que o governo deixaria de emitir passaportes para semelhante comércio em 31 de janeiro de 1830<sup>567</sup> e que a partir de 10 de fevereiro desse ano os navios brasileiros envolvidos no tráfico de cativos deveriam se retirar da costa da África. Entre os possíveis efeitos imediatos de tal medida enumerava “o deslocamento de fortes capitais, transtorno de fortunas, e uma revolução mais ou menos violenta no andamento da nossa agricultura”. Continuava o artigo descrevendo assim o sentimento que dominaria a população, ou pelo menos parte dela:

os inconvenientes próximos e inegáveis preocupam os espíritos e a população quase toda do Brasil parece aterrorizada do transe, porque vamos passar: alguns daí agorão a inteira ruína da nossa indústria, e prosperidade, outros fazem votos incertos para que a providência afaste de nós esses males<sup>568</sup>.

Questionava ainda se a agricultura, “a principal riqueza do país”, resistiria a essa mudança repentina, já que o “recrutamento periódico dos pretos africanos” era a única estratégia utilizada para suprir o contínuo déficit de mão de obra. Esse não era um discurso isolado. A idéia de ruína e de impossibilidade de manter as atividades econômicas sem a exploração da mão de obra escravizada era predominante nesse momento. Ao mesmo tempo, alguns contemporâneos embora criticassem a escravidão não viam, tal como nosso articulista, seu fim como viável e apostavam na melhoria do tratamento dispensado aos cativos. Assim, ele afirmava:

tratando bem os seus escravos, casando-os, curando-os em suas doenças buscando espalhar por entre eles uma espécie de civilização em uma palavra poupando hoje essas máquinas, que antes desperdiçavam, ou também lançando mão daquelas que a inteligência tem substituindo aos braços do homem, que a civilização tem sabido aperfeiçoar<sup>569</sup>.

---

<sup>567</sup> Abria-se uma exceção para aqueles que estivessem com seus carregamentos prontos em portos africanos. Nesses casos, o prazo se estendia por mais 15 dias. *O Farol Maranhense*. Fim do tráfico. 05 jan.1830, nº: 156, p.660. Typ. Nacional. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>568</sup>Idem.

<sup>569</sup>Idem.

Nesse sentido, “Da Aurora” ponderava que era necessário cuidar melhor da “máquina escrava” e também inserir novas tecnologias na produção. Mas, considerava que tais mudanças não poderiam ser realizadas em quatro meses. O que via pela frente era, portanto, um panorama de ruína e destruição, uma vez que o governo não teria tomado as medidas necessárias para essa transição.

Apesar dessa visão catastrófica, nem todos se posicionavam contra a abolição do tráfico. Num artigo publicado no jornal *Echo do Norte* é possível identificar alguns argumentos dos que viam sua extinção como positiva. O texto classificava os brasileiros como inteligentes, espirituosos, hospitaleiros, generosos e sociáveis, mas também indolentes, preguiçosos e frívolos que gostavam de ganhar sem trabalhar. Tal comportamento seria resultado da educação e dos hábitos viciosos para os quais a escravatura contribuiria de forma determinante. O autor louvava a abolição do tráfico:

não obstante haverem ainda muitos dos meus compatriotas, que vêem com horror e indignação extinguido um tráfico infame, cuja abolição oferece o meio mais direto e eficaz de os fazer cidadãos livres e independentes e industriosos, e pô-los em estado de contribuírem para a civilização, glória e prosperidade do nosso belíssimo país<sup>570</sup>.

Regina Faria afirma que as críticas a escravidão eram comuns em meados do Oitocentos na imprensa, na literatura e nos debates parlamentares, onde já imputavam aos escravizados “grandes problemas morais que afetavam a sociedade; a corrupção de senhores e escravos e a degradação do trabalho, levando à ociosidade os livres pobres”<sup>571</sup>. De acordo com Jaime Rodrigues, as “falas identificando os supostos males que a presença dos africanos trazia à sociedade e a segurança pública” e a figura do africano como responsável pela “corrupção dos costumes” surgiram na primeira metade do século XIX e se acentuaram nas décadas de 1830 e 1840<sup>572</sup>. Segundo ele

O africano foi se tornando um mau trabalhador nos discursos dos parlamentares, especialmente no início da década de 1830. [...] A imagem fluida e conveniente do africano-trabalhador ia sendo desmanchada e substituída pela do africano-preguiçoso, numa tentativa de convencer os senhores de que era imperioso buscar alternativas de mão de obra<sup>573</sup>.

<sup>570</sup> De acordo com a publicação se tratava de um texto “Extraído de uma correspondência do Padre Amaro”. Não consegui identificar se foi escrito por alguém da província. *Echo do Norte*, vol.2, nº10, p.164, ano 1835. Maranhão: Typographia de Abranches e Lisboa. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>571</sup>FARIA, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista**. 2012, p 167-168.

<sup>572</sup>RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**. 2000, p.31.

<sup>573</sup>Idem, p.36.

João Lisboa, em um artigo publicado na década de 1840, dava voz a essa percepção. Considerava o aspecto das cidades como bárbaro, “atulhadas de uma população escrava, meia nua dos corpos, e ainda mais despida de sentimentos morais, cujo contato incessante serve espantosamente, e em todos os sentidos, à corrupção e atraso das classes superiores”<sup>574</sup>. No campo a situação seria ainda pior. Nas regiões mais ricas da província onde se concentrava maior número de cativos, afirmava ele, “é freqüente encontrarem-se lavradores opulentos, alvergados em grosseiras choupanas de palhas tão desagradáveis e incômodas, como nocivas a seus próprios interesses”. Fazia críticas também ao tráfico negreiro. Chamava atenção para o fato de o doutor Zaqueo de vez em quando publicar algum folheto “em que sustente ingenuamente que o Brasil não pode prosperar enquanto não vierem cultivá-lo pelo menos mais 100 milhões de braços africanos”<sup>575</sup>. João Lisboa lamentava que o referido advogado “prostitua a sua pena e a sua influência a esse tráfico infame de carne humana, tão contrário a todas as regras da moral, tão pernicioso e tão perigoso ao Brasil”<sup>576</sup>.

Esse artigo de João Lisboa é analisado por Regina Faria, que aponta não ser, a crítica do autor à escravidão nesse momento, tão radical como será posteriormente. Para a autora, ele condenava a escravidão com base nos princípios da Economia Política. Tinha como preocupação central o processo civilizador, “mas abordava também a questão da racionalidade da economia e da moralização da sociedade”<sup>577</sup>.

Jaime Rodrigues pontua que a percepção do tráfico “como uma das fontes dos males sociais” que deveria terminar para, entre outras coisas, “não colocar em risco a soberania e a própria existência da classe dos proprietários no Império”, demorou a se tornar consensual: “até o final da década de 1840 não passava ainda de uma tendência que teve que conquistar seu espaço em meio à miríade de propostas discutidas no interior da elite política”<sup>578</sup>.

Tais discursos significavam que já existiam rachaduras na maneira de ver a questão e que a idéia da escravidão sem fim começava a ser questionada. Rafael Marquese aponta que os manuais agrícolas publicados no Brasil, na primeira metade do século XIX, em seus direcionamentos sobre a administração dos escravizados alertavam para a necessidade de os

<sup>574</sup> Chronica Maranhense. 7 jul.1840, n.242, p.979. Typ. Imparcial Maranhense. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>575</sup> Apesar da grafia diferente, provavelmente ele estava se referindo ao advogado, proprietário e político Manoel Paixão dos Santos Zacheo que mencionamos no capítulo 2. De acordo com Yuri Costa e Marcelo Cheche, “O escravismo e o tráfico de escravos eram para Zacheo, vitais não apenas para o crescimento material da nação, mas para a consolidação do direito de propriedade dos cidadãos, constitucionalmente garantido”. COSTA, Yuri; GALVES, Marcelo Cheche. **O Epaminondas Maranhense**. 2011, p.89.

<sup>576</sup> Chronica Maranhense. 7 jul.1840, n.242, p.979. Typ. Imparcial Maranhense. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>577</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista**. 2012, p 165.

<sup>578</sup> RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**. 2000, p. 61.

fazendeiros se precaverem contra o aumento dos preços que decorreria da proibição do tráfico transatlântico e definiam estratégias para garantir a mão de obra, entre as quais:

estímulo à reprodução dos cativos, seja por meio da constituição de uniões estáveis ou pela melhoria do tratamento das grávidas e dos recém-nascidos, no incremento do sistema material e na concessão de recompensas aos trabalhadores diligentes, em especial a cessão de lotes de terras para o cultivo autônomo deles<sup>579</sup>.

Para esse autor, essas ideias denotavam um esforço para “crioulizar” os cativos, diminuindo assim, seu potencial de rebeldia, uma vez que muitos autores brasileiros desse período acreditavam “que os cativos nascidos no Brasil, se corretamente ‘educados’, seriam mais disciplinados que os africanos”<sup>580</sup>.

Essa mudança de percepção com relação à necessidade de tratar melhor os escravizados se expressava também em algumas produções acadêmicas daquela época. Em uma tese apresentada à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, David Gomes Jardim se posicionava contra o tráfico e a escravidão e criticava o tratamento dispensado aos cativos.

Conhecemos que ainda hoje, quando os progressos universais de uma verdadeira filantropia tem proscrito entre muitas nações o hediondo trafico destes desgraçados não é permitido levantar a voz a favor do miserável , sob pena de tornar-se quase criminoso o reclamar para o escravo um pouco de humanidade<sup>581</sup>.

O autor considerava a escravidão injusta, bárbara e contra a natureza. Antes de ser um elemento de civilização, como defendiam alguns, a via como um fator de degradação. A visão pejorativa dos africanos e da sua vida na África estava presente em seu texto: “Quem estuda os padecimentos destes desgraçados ha de necessariamente convir que a vida quase animal do africano em sua terra é sem duvida preferível a aquele que em geral entre nós se dá aos cativos”. Mas destacava que não era com o intuito de “salvar os negros do estado de bruteza que os vão buscar à sua pátria, mas sim para satisfazer ás exigências de sua danada ambição”<sup>582</sup>. Após descrever as extenuantes jornadas de trabalho impostas aos escravizados e os malefícios causados à saúde deles, sugeria:

Ainda uma vez, senhores, removi todas estas causas; regulai os trabalhos dos vossos escravos segundo as forças de cada um; dai-lhes a conveniente folga, e sabereis então que a observância de uma simples lei de hygiene torna-se muitas vezes um agente poderoso para a conservação da saúde<sup>583</sup>.

<sup>579</sup> MARQUESE. Rafael Bivar. **Feitores do corpo, missionários da mente**. 2004, p.297.

<sup>580</sup> Idem, p.297.

<sup>581</sup> JARDIM, David Gomes. **Algumas considerações sobre a hygiene dos escravos**. THESE Apresentada à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 13 de Dezembro de 1847. Rio de Janeiro: Thipographia Universal de Lammert: 1847, p.1-2.

<sup>582</sup> Idem, p.2.

<sup>583</sup> Idem, p.12.

No Maranhão, como se viu, Garcia de Abranches defendia ideias como essas. Mas, apesar dos debates que já denotavam uma mudança de mentalidade com relação à escravidão, isso não significou o fim do tráfico e muito menos da escravidão. De acordo com Beatriz Mamigonian, cerca de 800 mil africanos entraram no Brasil entre 1830 e 1856 e com “exceção dos emancipados que ficaram sob tutela, todos foram vendidos e tidos como escravos graças à renovada conivência do governo imperial com a ilegalidade”<sup>584</sup>.

As lentas mudanças causaram fissuras e adaptações, como já pontuei, mas não impediram que o comércio de escravizados persistisse mesmo nas regiões que enfrentavam dificuldades econômicas, como era o caso do Maranhão.

É consenso na historiografia que nas duas décadas iniciais do século se inicia a crise da produção algodoeira. Regina Faria afirma que a partir de então a agroexportação deixou de se expandir e passou a conviver “com uma situação permanente de crise”<sup>585</sup>. De acordo com Carlos Carvalho, se entre 1760 e 1818 o Maranhão era considerado um dos maiores produtores de algodão do Brasil, a partir da Independência as exportações começaram a flutuar para em seguida entrar em um processo de decadência<sup>586</sup>. Francisco Mesquita afirma que a tendência ao decréscimo nos preços do algodão já estava esboçada, desde 1820. Segundo ele,

Aproveitando-se desta conjuntura e tentando encobrir um fato, o déficit no orçamento da província, o Tesouro Provincial manteve, artificialmente, nas cotações de preços fornecidas pela Alfândega um preço de mercado muito mais alto do que na realidade estavam pagando os intermediários internacionais <sup>587</sup>.

Mas as oscilações persistiram. Em 1830 foi registrada a maior exportação de algodão (78 mil sacas), seguida de uma grande redução no período entre 1831 e 1841 em virtude, entre outras coisas, dos impactos causados pela Balaiada<sup>588</sup>. Com o fim desse conflito, houve um aumento da produção e, conseqüentemente, das exportações, ocasionando uma ligeira

<sup>584</sup> MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.20.

<sup>585</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.55.

<sup>586</sup> CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. 1982, p.46-47.

<sup>587</sup> MESQUITA, Francisco de Assis Leal. **Vida e morte da economia algodoeira no Maranhão**. 1987, p.74-75.

<sup>588</sup> A Balaiada ocorreu entre 1838 e 1841, sendo classificada como uma das revoltas regenciais que abalou as estruturas políticas, econômicas e sociais desse período. De acordo com Matthias Assunção, foi um movimento que chama atenção pelo “caráter popular de sua liderança e a incipiente aliança entre livres e, fato bastante raro na história dos movimentos sociais brasileiros”. Apesar de ter se iniciado no Maranhão, espalhou-se pelo Piauí, chegando a alcançar alguns municípios do Ceará. ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. **De caboclos a bem-te-vis**. 2015, p.14 e 355. Para saber mais ver JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. **A Balaiada**. São Paulo: Brasiliense, 1987; ARAÚJO, Mundinha. **Em busca de Dom Cosme Bento Chagas, Negro Cosme: tutor e imperador da liberdade**. Imperatriz: Ed. Ética, 2008.

tendência de recuperação no período entre 1843 e 1850, a partir desse ano, no entanto, a produção voltou a cair<sup>589</sup>.

Regina Faria enfatiza que essas oscilações eram comuns na agroexportação, uma vez que esta era dependente dos “humores” do mercado internacional<sup>590</sup>. De acordo com Renato Marcondes, o Maranhão não conseguiu manter o dinamismo das suas exportações, principalmente, de algodão e arroz, o que contribuiu para uma redução da participação da província nas exportações nacionais que ficaram em torno de 4,4%, entre 1842 e 1843<sup>591</sup>.

Vale lembrar que a falta de melhoria nas técnicas de produção contribuiu para a redução da qualidade do produto maranhense e a perda de espaço no mercado internacional. Mas, segundo Renato Marcondes, mesmo com as dificuldades em competir, o Maranhão continuou a depender do algodão que era responsável por cerca de três quartos do total das exportações em 1842-1843 (73,7%) e pouco mais de quatro quintos entre 1854 e 1855 (83,2%)<sup>592</sup>.

De acordo com Regina Faria, para conviver com esse cenário de crise foram feitos rearranjos na economia local, sendo a saída do arroz da pauta das exportações e a queda do preço do algodão parcialmente compensada pelo incentivo à produção de cana-de-açúcar<sup>593</sup>. Apesar disso, são notórios os impactos da crise na atuação do Maranhão no tráfico negreiro.

Jalila Ribeiro afirmava, no início da década de 1990, que o desligamento do Maranhão do tráfico transatlântico ocorreu tão logo esse foi proibido pela Lei de 1831<sup>594</sup>. Alguns anos depois, Regina Faria lançava dúvidas sobre essa questão. Ao consultar os registros do porto de São Luís nas décadas de 1830 e 1840 verificou que embora não houvesse assentamentos de entrada de africanos era possível supor que “eles estavam entrando em São Luís registrados apenas como escravos para burlar a vigilância das autoridades”<sup>595</sup>. Daniel Silva chamou atenção para as dificuldades em analisar esse período, ao apontar que

---

<sup>589</sup> MESQUITA, Francisco de Assis Leal. **Vida e morte da economia algodoeira no Maranhão**. 1987, p.76-77.

<sup>590</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.33.

<sup>591</sup> MARCONDES, Renato Leite. Posse de cativos no interior do Maranhão (1848). **Revista do Instituto de Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**. Recife, n.61, pp. 169-187, 2005, p. 169.

<sup>592</sup> Idem, p. 170.

<sup>593</sup> A crise do escravismo foi enfrentada com a incorporação de outras relações de produção na cotonicultura. Assim, o sistema agroexportador pode se manter por mais algumas décadas”. FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.55.

<sup>594</sup> Não existe nenhum trabalho específico sobre o tráfico de escravizados na primeira metade do século XIX. Jalila Ribeiro, ao analisar o processo de desagregação do escravismo no Maranhão, parte dessa premissa de que tão logo esse comércio foi proibido, o Maranhão teria se afastado dessa atividade. Ver RIBEIRO, Jalila Ayoub Jorge. **A desagregação do sistema escravista no Maranhão**. 1990, p.82.

<sup>595</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.98.

Talvez, a parte mais fraca do banco de dados sobre o tráfico de escravos para o Maranhão seja a da era do comércio ilegal de escravos. O Maranhão certamente foi uma das últimas regiões da América portuguesa a receber escravos da África, mas também foi uma das primeiras regiões a sentir o impacto da abolição<sup>596</sup>.

Matthias Assunção, no entanto, afirma de forma categórica que embora se considerasse o tráfico posterior a 1830 como quase inexistente ou inexpressivo há evidências da continuidade desse comércio<sup>597</sup>. Visão com a qual concordo.

No ano de 1836, o jornal *Echo do Norte* deu voz a um debate envolvendo a venda de mais de 600 cativos de frades, cuja ordem não é mencionada<sup>598</sup>. O artigo rebatia acusações feitas pelo “Sr. Cajueiro”, candidato a deputado geral, que haviam sido publicadas no periódico denominado “*Cacambo*”<sup>599</sup>. De acordo com o articulista do *Echo do Norte*, o “Sr. Cajueiro” teria criticado um projeto apresentado por ele, na Assembleia Provincial, que propunha a venda dos escravizados. O artigo não trouxe a assinatura do seu autor e fica evidente que se tratava de um embate político em meio às eleições legislativas. Mas o que interessa aqui são alguns elementos sobre o cenário do tráfico que acabam sendo mencionados. Em seu artigo, o Sr. Cajueiro teria sugerido a venda dos escravizados por 100 contos de réis, “por serem muitos e vendidos de uma vez”. Ao rebater tal denúncia o articulista afirmava:

Ora, quem sabe o prodigioso número de escravos que se vendiam cada ano no tempo em que semelhante tráfico era permitido, não dirá certo que seriam em demazia para o mercado os 600 possuídos pelos frades, quando há tanta procura dele e quando tão abastados lavradores e capitalistas tem os seus dinheiros sem emprego algum<sup>600</sup>.

Argumentava que existia um mercado ávido por cativos e investidores com capitais parados, além de falar com certa naturalidade sobre a manutenção do tráfico: “Consta mais que alguns escravos de contrabando, boçais e de posse não legal, se tem vendido por 500 mil réis e mais”<sup>601</sup>. Não foi possível identificar se os cativos dos frades, responsáveis pela polêmica, foram vendidos e nem por qual valor, mas, caso tenham sido, considerando o

<sup>596</sup> SILVA, Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade to Maranhão*. 2008, p. 482.

<sup>597</sup> Esse autor aponta que mais de 25.000 africanos entraram no Maranhão entre 1801-1811 e cerca de 4.250 entre 1832-1846. Ver ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. *De caboclos a bem-te-vis*. 2015, p.67. Segundo os dados levantados na Database 27.763 e 3.176 escravos desembarcaram no Maranhão nesse período, respectivamente.

<sup>598</sup> SAIU furioso o N°25 do Cacambo. *Echo do Norte*. Vol.3, n°21, 1836, p.334-342. Maranhão: Typographia de Abranches e Lisboa. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>599</sup> Segundo informações presentes no *Echo do Norte*, o impresso “*Cacambo*” começou a circular no ano de 1836 e fazia oposição ao governo da província. Era redigido por Luiz Carlos Cardoso Cajueiro, 1º Escrivão da Thesouraria da Província que, posteriormente, se candidatou a Deputado Geral. Não encontrei nenhum exemplar da referida publicação. *Echo do Norte*. Vol.2, n°25, 1836, p.412-413; n°: 95 e 96, 1835, p.387; n° 19, Vol. 3, 1836, p.310. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>600</sup> Idem, p.334-342.

<sup>601</sup> Idem, p.334-342.

exposto, aparentemente devem ter sido bem recebidos no mercado, mesmo com a província já enfrentando uma queda nas exportações.

Como já expus, segundo os dados levantados na Database, 19.186 escravizados entraram no Maranhão via tráfico transatlântico entre 1815 e 1830 e continuaram chegando, apesar da proibição, como se pode ver na tabela abaixo:

**TABELA 27 - VIAGENS VIA TRÁFICO TRANSATLÂNTICO PARA O MARANHÃO (1831-1846)**

Ano	Início	Local de compra	Escravizados embarcados	Escravizados desembarcados	Embarcação	Proprietário	Capitão
1831	sem	Cabo Verde	179	159	Flora da Harmonia	sem	sem
1838	sem	Cabo Verde	138	122	D Pedro	sem	sem
1839	sem	Cabinda	210	189	Lealdade	Guimarães, Luís A	Pita, J M
1840	sem	Luanda	307	277	Amélia	Viana, Antônio P	Nonato, Raimundo
1840	sem	Ilha do Príncipe	307	277	Águia	sem	Lima, Raimundo Antônio de
1840	Maranhão	São Tomé	307	277	Águia	sem	Lima, Raimundo Antônio de
1840	sem	sem	411	369	V de Sá da Bandeira	sem	Avelar, J S de
1841	sem	São Tomé	307	277	Águia	Lima, Raimundo Antônio de	Lima, Raimundo Antônio de
1841	sem	Bissau	180	162	Rosa	sem	Sem
1841	sem	Bissau	226	172	Ferme	sem	Souza, J P
1841	Maranhão	sem	307	277	Águia	sem	Lima, Raimundo Antônio de
1841	Maranhão	sem	307	277	Lealdade	Correa, Felisberto	Porto, José Maria da Silva
1842	Maranhão	São Tomé/Príncipe	307	277	Águia	sem	sem

1842	sem	Cabo Verde	490	444	General Espartero	sem	Silva, J M da
1846	sem	sem	60	56	sem	sem	sem

Fonte: Database 1831-1846.

Foram 15 viagens realizadas entre 1831 e 1846, – ano que contém os últimos registros de viagens para o Maranhão na Database –, totalizando o desembarque de 3.612 escravizados. Considerando essa fonte, é notório que houve um afastamento inicial, uma vez que entre 1832 e 1837 não ocorreram desembarques, seguido de um retorno tímido nos anos de 1838 e 1839 e um crescimento significativo nos anos de 1840 e 1841. Quais seriam os motivos dessa “suspensão” e do retorno ao tráfico? Será que ela realmente ocorreu? Houve uma repressão efetiva ou faltaram recursos para que comerciantes locais ou aqui radicados continuassem nessa atividade? Ocorreu um desaquecimento do mercado devido às dificuldades econômicas enfrentadas pelos fazendeiros? São muitas questões ainda carentes de resposta, algumas das quais pretendo responder.

Como se pode ver os registros tem muitas lacunas, das 15 viagens, 11 não tem o local de origem identificado, nas demais o porto de partida é o Maranhão. Já enfatizei que após a Independência houve uma rearticulação do tráfico negreiro. As viagens, majoritariamente iniciadas em Portugal, passaram a sair de portos brasileiros, inclusive de São Luís. A tabela 27 deixa claro que traficantes locais continuaram atuando, o que pode corroborar com a afirmação acima de que havia capital disponível e que embora alguns tivessem parado, outros continuaram investindo no tráfico. Mas, quem seriam esses traficantes?

A escuna portuguesa *Águia*<sup>602</sup>, capitaneada por Antônio Raimundo de Lima, é uma das embarcações mais atuantes. Realizou 5 viagens, todas, aparentemente, iniciadas na província<sup>603</sup>. Os dados das viagens apontam para o mesmo roteiro: a escuna saía do Maranhão e comprava escravizados em São Tomé e Príncipe. Essa embarcação realizou 2 viagens no ano de 1840, 2 em 1841 e 1 em 1842. Todos com 307 cativos saindo do porto africano e 277 desembarcando na província.

A similaridade dos números me faz questionar se foram realmente viagens distintas ou uma repetição de registro. Como não foi possível dirimir tal dúvida optei por considerar os

<sup>602</sup> REGISTRO DE MATRÍCULA da escuna portuguesa *Águia*. Fundo: Secretaria de Governo. Série: Prefeitura de São Luís. Registro de Matrícula de embarcações feitos pela Prefeitura da Comarca de São Luís e pela Secretaria de Polícia (1841-1842). Livro 1839: Prefeitura do Maranhão, 4 de maio de 1841, fl. 4v. APEM.

<sup>603</sup> Embora em uma delas não seja identificado o nome do proprietário e capitão, pode-se deduzir que se tratava de Antônio Raimundo de Lima, como nos demais registros dessa embarcação.

números em sua totalidade. Dito isto, Raimundo Antônio de Lima teria sido responsável pela entrada de 1.385 escravizados, o que corresponde a 38,34% do total de mão de obra cativa que teria chegado à província entre 1831 e 1846, de acordo essa fonte.

Tais informações colocam-no como principal responsável pelo tráfico de cativos para o Maranhão nesse momento. Mas, quem seria essa personagem? As viagens aqui mencionadas são as primeiras e únicas em que ele aparece. Não é citado em jornais e não encontrei listas de comerciantes em que pudesse rastrear seu nome nesse período. O historiador João Pedro Marques, ao analisar a trajetória de um traficante português enfatiza que aqueles que passaram a dominar o “odioso comércio” a partir de 1820 eram, na sua grande maioria, recém-chegados que não tinham desempenhado papel relevante durante o período do tráfico legal. Segundo esse autor, isso seria decorrente das mudanças ocorridas a partir desse período:

Para além de ter lançado um anátema moral sobre todos os que se envolvessem em práticas negreiras, a era abolicionista trouxera consigo novas condições de risco e de lucro potencial que levaram ao afastamento dos investidores tradicionais, abrindo a porta a aventureiros insensíveis à *causa da humanidade* e atraídos pela promessa de ganhos desmesurados<sup>604</sup>.

Outro aspecto salientado por esse autor é a falta de informações sobre os que fracassaram ou tiveram um relativo sucesso ao atuarem no tráfico negreiro. Diante da ilegalidade dessa atividade, os traficantes passaram a esconder suas práticas ilícitas e se o volume dos negócios de alguns “os tornaram alvo do escrutínio abolicionista e da investigação policial, convertendo-os em objecto da historiografia actual”, a maioria dos envolvidos que tiveram negócios de menor dimensão perdeu-se no anonimato<sup>605</sup>.

Talvez esse fosse o caso de Raimundo Antônio Lima. Mas, se não encontro elementos para apontar de forma mais detalhada sua atuação nessa atividade, é possível esclarecer porque ele, aparentemente, deixa de atuar no tráfico. A captura da escuna *Águia*, acusada justamente de tráfico ilícito, parece ser o motivo. No dia 2 de novembro de 1842, essa embarcação entrou no porto de São Luís, vinda de São Thomé, em lastro, com 14 tripulantes e um único passageiro, tendo como capitão o dito Raimundo Antônio Lima e sendo consignatário Antônio Pinto Ferreira Vianna<sup>606</sup>. Pouco tempo depois, foi publicado um aviso do Consulado Português em que informava que a *Águia*, anteriormente denominada *Roberta*, seria vendida e alertava:

---

<sup>604</sup> MARQUES, João Pedro. Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo. 2001, p.609.

<sup>605</sup> Idem, p.610.

<sup>606</sup> ENTRADAS DO PORTO. Publicador Maranhense, 5 nov. 1842, n. 32, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

qualquer pessoa que entende comprar essa embarcação, o não faça sem que por este consulado se mostre que a mesma escuna está livre de qualquer obstáculo que o consulado, por seu rigoroso lhe deve impor, seguindo o resultado da inquirição a que se está procedendo<sup>607</sup>.

As ações do consulado parecem ter ido mais além. Em 1 de janeiro de 1843, o Chefe de Polícia informava ao cônsul português, Joaquim da Costa Portugal, não ser possível prender o referido traficante:

Tenho o maior pesar de não poder satisfazer a requisição que V. M faz em seu officio. 131 de 29 de Dezembro ultimo, para que seja preso Raimundo Antonio Lima, mestre e dono da Escuna Águia (hoje Hermínia) e esta embargada, sendo esta requisição fundada na certeza que tem V.M, pelas averiguações, a que tem procedido por esse Consulado, de que a dita embarcação tem sido empregada na importação de Africanos. Porém, segundo as Leis do Império, as Convenções existentes entre o Brasil e Portugal não é permitida a prisão e entrega dos criminosos de huma por outra Nação<sup>608</sup>.

Além disso, ponderava que de acordo com a legislação brasileira os bens do implicado deveriam ser hipotecados e a entrega do referido “criminoso” e da embarcação “privaria as justiças territoriais de castigar o delinquente e de lançar mão da hipotecada legal para reparação do dano”<sup>609</sup>. Ao mesmo tempo, tentava tranquilizar o cônsul afirmando que estava empenhado para que o crime fosse apurado, tendo encaminhado de imediato ofício ao Doutor Veriato Bandeira Duarte, Juiz Municipal da Primeira Vara:

Constando pelos officios que remeto do Cônsul Português, que a Escuna Águia (hoje Hermínia) de que foi mestre e dono Raimundo Antonio Lima tem sido empregada na importação de Africanos; queira V. Senhoria proceder com a maior vigilância e atividade a formação do respectivo processo, para no caso de verificar o delicto, de que trata o Artigo 2º da Lei de 7 de Novembro de 1831 ser o delinquente devidamente punido<sup>610</sup>.

Não deixa de ser digno de nota tanto a ação do consulado português, que outrora costumava interceder a favor do tráfico, quanto à mudança de percepção sobre a figura do traficante, agora nomeado com adjetivos depreciativos. José Maia Bezerra Neto chama

<sup>607</sup> ANÚNCIOS. Publicador Maranhense, 14 dez. 1842, n. 42, f.4. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>608</sup> OFÍCIO. Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com diversas autoridades locais. Livro 1932: (1842-1843). Maranhão, 1 de janeiro de 1843. Fl. 79 – 79 v, doc. 01. APEM.

<sup>609</sup> Idem.

<sup>610</sup> OFÍCIO ao juiz municipal, Viriato Bandeira Duarte, requerendo-lhe que proceda a formação do processo relacionado ao mestre e dono da escuna Águia, Raimundo Antônio Lima. Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com diversas autoridades locais. Livro 1932: (1842-1843). Maranhão, 1 de janeiro de 1843. Fl. 79 v-80, doc. 02. APEM.

atenção para essa mudança ao analisar o caráter polissêmico das palavras tráfico e traficante. Para o autor, a partir de sua proibição legal e do início de uma repressão mais efetiva, o comércio de escravizados tornou-se uma prática condenada moralmente.

Iniciava-se assim a construção da identidade dos comerciantes de escravos como *traficantes* e de seu comércio como *tráfico*, com o sentido negativo que essas palavras são usualmente empregadas no Brasil contemporâneo; ou seja, *tráfico* como negócio ilegal ou sujo e *traficante* como sujeito imoral e criminoso<sup>611</sup>.

A escuna *Águia* já tinha sido vendida e até renomeada – agora se chamava Hermínia, como enfatizou o Chefe de Polícia –, apesar disso, solicitava ao juiz que ela fosse hipotecada e os danos causados fossem reparados, caso fosse constatado o delito. Frisava ainda que no crime em questão, “o delinquente pode ser preso antes de culpa formada, o que por isso será conveniente que havendo alguns indícios seja logo o indiciado posto em custódia para evitar a fuga”<sup>612</sup>. Não encontrei documentos sobre o resultado desse processo. Mas, a carreira de traficante de Raimundo Antônio Lima aparentemente se encerrara ali.

Há de se questionar como se davam as preparações para essas viagens. São Luís era uma cidade pequena e as demandas específicas de um navio negreiro poderiam ser facilmente identificadas pelas autoridades locais. Não encontrei nenhum documento ou referência a esse aspecto ao longo da pesquisa, mas Dbale Graden e Paulo César de Jesus descrevem as estratégias que costumavam ser utilizadas por traficantes baianos. Afirmam que o mais comum eram saírem em lastro, ou seja, sem carga, não transportando produtos ou mantimentos necessários para o transporte de cativos e explicam:

O sistema era complexo, mas articulado o suficiente para garantir sua eficácia. Em geral, funcionava da seguinte maneira: um navio deixava o porto de Salvador com produtos legalmente comercializáveis na costa africana e, camuflado em meio a estes, também levava mantimentos e equipamentos para realizar o transporte de africanos. Dias depois, o verdadeiro navio negreiro partia em lastro para o litoral da África, e em determinado local recebia todo o aparato necessário ao transporte de cativos. Devidamente preparado, recebia, num menor tempo possível, a carga humana, e seguia na travessia do Atlântico rumo ao local preparado para o desembarque<sup>613</sup>.

<sup>611</sup> BEZERRA NETO, José Maia. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. **Revista Estudos Amazônicos**. Vol. IV, n° 1, 2009, p. 99-115, p.100.

<sup>612</sup> OFÍCIO ao juiz municipal, Viriato Bandeira Duarte, requerendo-lhe que proceda a formação do processo relacionado ao mestre e dono da escuna *Águia*, Raimundo Antônio Lima. Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com diversas autoridades locais. Livro 1932: (1842-1843). Maranhão, 1 de janeiro de 1843. Fl. 79 v-80, doc. 02. APEM.

<sup>613</sup> GRADEN, Dale T. e JESUS, Paulo César Oliveira de. Bella Miqueliina: tráfico de africanos, tensões, medos e luta por liberdade nas águas da Baía de Todos -os-Santos em 1848. CASTILLO, Lisa E., ALBUQUERQUE, Wlamyra e SAMPAIO, Gabriela dos Reis (Orgs.). **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade – séculos XVIII e XIX**. Salvador: EDUFBA, 2014, p.62.

O tráfico era uma atividade econômica de grandes dimensões e contava com a articulação de diversos setores. E mesmo havendo, aparentemente, um tráfego menos intenso de embarcações negreiras, nesse momento, penso que tal estratégia possa ter sido utilizada no Maranhão, visando burlar a fiscalização.

Além da *Águia*, apenas a embarcação *Lealdade* realizou mais de uma viagem, como se pode ver na tabela 27. Infelizmente, os registros têm muitas lacunas, principalmente no que tange a identificação dos proprietários e capitães. Mas essa embarcação foi responsável pelo desembarque de 466 cativos. Na primeira das viagens, realizada no ano de 1839, o proprietário da embarcação é Luís A. Guimarães; na segunda, em 1841, Felisberto Correa. Essa rotatividade de proprietários e capitães era comum no tráfico. Em muitos casos as embarcações eram vendidas após a apreensão, rebatizadas ou não, e voltavam a atuar no tráfico, como aconteceu com a escuna *Carolina*, por exemplo.

Comparando os números de embarque/desembarque identifiquei uma diferença de 431 escravizados, o que significa aproximadamente 11% de perdas. É consenso que ocorreu uma piora nas condições das viagens no período ilegal do tráfico. Robert Conrad afirma que isso aconteceu a partir das primeiras proibições. Essa era uma percepção, inclusive, de autoridades inglesas que asseveravam que as restrições ao tráfico haviam causado o aumento do sofrimento e de mortes dos escravizados. A superlotação dos navios e as estratégias para escondê-los seriam responsáveis por isso<sup>614</sup>.

De acordo com esse autor, nos anos que antecederam a entrada em vigor da Lei de 1831 as más condições impostas aos cativos se acentuaram. No Rio de Janeiro, milhares deles teriam sido amontoados nos armazéns do mercado do Valongo nos primeiros meses de 1830: “uma fração dos escravos novos sempre morria, mas, o grande número de mortes ocorridas durante esses meses revela a dimensão incomum da importação durante a última e frenética fase do tráfico ilegal”<sup>615</sup>. Mary Karash também descreve mudanças ocorridas no Rio de Janeiro:

Em 1830, quando o tráfico de escravos foi declarado ilegal, a parada intermediária na alfândega foi eliminada. Os escravos passaram a suportar desembarques apressados e furtivos à noite, a quilômetros da cidade, e marchas forçadas até os armazéns da cidade, ou eram guardados em barracões escondidos<sup>616</sup>.

<sup>614</sup> CONRAD, Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.75-76.

<sup>615</sup> Idem, p. 80.

<sup>616</sup> KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro**. 2000, p.74.

Para essa autora, os escravizados que desembarcaram ao longo da década de 1830 sofreram mais do que os chegados em períodos anteriores, uma vez que não haveria tempo, nem lugar para que descansassem e se recuperassem da longa jornada. Os barracões localizados nas áreas de desembarque onde eram alimentados e vestidos antes da marcha forçada até as fazendas tornaram-se exceções. Mary Karash pondera que os “embarques rudes e apressados e longas marchas – talvez de trinta a oitenta quilômetros depois de atracar para evitar os cruzadores britânicos – aumentavam as agruras e as taxas de mortalidade dos novos africanos”<sup>617</sup>.

Katia Mattoso afirma que, a partir da proibição, os portos especializados outrora utilizados para o desembarque de escravizados foram substituídos por ancoradouros clandestinos, alguns situados e camuflados próximos dos grandes portos. Em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro utilizavam ainda praias discretas, muitas vezes abrigadas pelas autoridades locais<sup>618</sup>. Um contemporâneo que atuou no tráfico ilegal afirmava que “as negociações eram feitas com plantadores individuais e os africanos eram entregues nos pontos da costa em que desembarcavam; as vendas eram feitas a crédito; e mesmo assim os especuladores ganhavam mais dinheiro porque os negros na África não custavam mais que 20 a 30 mil réis”<sup>619</sup>. De acordo com Robert Conrad,

Em 1832 as principais diferenças entre o velho e o novo tráfico talvez fossem a maior lucratividade deste último e os métodos mais sinuosos que os novos importadores eram obrigados a utilizar, apesar da assistência que mais uma vez estavam recebendo das autoridades públicas<sup>620</sup>.

Esse autor resume assim as causas apontadas nos relatórios do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, dos anos de 1833, 1834 e 1835:

Os navios negreiros continuavam a depositar africanos em pontos espalhados ao longo da costa, o comércio prosseguia sob a bandeira portuguesa, e os plantadores brasileiros permaneceram convencidos de que a importação de negros era essencial à economia agrícola do império<sup>621</sup>.

Henrique Jorge Rebelo, em sua obra *Memória e considerações sobre a população do Brasil*, publicado em 1836, afirmava “que o tráfico se tornara mais atroz depois da proibição de 1831, pois os navios passaram a vir ainda mais abarrotados após essa data e o medo da

---

<sup>617</sup> KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro**. 2000, p.74-75.

<sup>618</sup> MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. 2001, p.62.

<sup>619</sup> Apud. CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.100.

<sup>620</sup> CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.100.

<sup>621</sup> Idem, p. 101-102.

vigilância inglesa fazia com que os capitães sequer permitissem que os africanos saíssem dos porões para tomar ar fresco”<sup>622</sup>. Como se pode constatar, o tráfico sempre foi marcado por condições degradantes, e ao que parece, conseguiram torná-lo ainda pior.

Retornando a tabela 27, vale destacar a predominância das compras de escravizados nos portos ao norte da linha do Equador. Das 11 viagens em que o porto de compra está identificado 9 vieram de lá. Já enfatizei que essas viagens eram mais curtas, o que poderia reduzir os prejuízos dos traficantes, além de haver certa preferência no Maranhão por cativos dessa região. Apesar de ele nunca ter deixado de existir, com a proibição total os traficantes parecem ter se animado a intensificar as transações com essas áreas.

Os números compilados apontam que a última entrada registrada no Maranhão teria ocorrido no ano de 1846. Não há maiores informações sobre ela, não foi especificado o local de início da viagem, de compra ou o nome do proprietário. Consta apenas que a viagem foi feita em uma sumaca que desembarcou 56 escravizados no Maranhão. Já aponte que nem todas as viagens realizadas aparecem na Database, a partir da proibição de 1831 era de se esperar que esses dados ficassem ainda mais escassos.

Como pondera João Pedro Marques, ao contrário do que se imaginava, após essa proibição o tráfico para o Brasil não morrera. Apesar das quedas acentuadíssimas, em alguns momentos, essas se mostraram circunstanciais, decorrentes da incerteza quanto ao nível de rigor das autoridades brasileiras na aplicação da lei e também da transitória saturação dos mercados de mão de obra, decorrente dos altos índices de importação de finais da década de 1820. Com o crescimento da produção cafeeira

a importação de negros retomou em cheio, reorganizando-se numa base inteiramente ilegal e altamente lucrativa. Em finais de 1833 já os membros britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro informavam que o comércio de escravos crescia a uma cadência alarmante. E em meados da década a importação atingia novamente valores superiores aos 40 000 escravos/ano<sup>623</sup>.

Como se pode ver, apesar da redução drástica, o Maranhão também procurou manter-se como comprador de mão de obra escravizada. Além de navios vindos diretamente da África, as transações com portos internos também permitiram a aquisição de novos cativos. A análise da entrada de navios em São Luís no período de 1830 a 1842 oferece alguns elementos para refletirmos sobre esse comércio de escravizados.

<sup>622</sup> Apud. RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**. 2000, p.79.

<sup>623</sup> MARQUES. João Pedro Marques. *Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo*. 2001, p.616.

### 4.3. Embarques e desembarques: entrada e saída de escravizados em São Luís

Os Registros do Porto de São Luís, existentes no Arquivo Público do Estado do Maranhão, recobrem o período de 1830 a 1842. Neles, é possível identificar a entrada de 4.784 escravizados e a saída de 1.675 que se deslocaram de/para portos internacionais, nacionais e de diversas localidades da província. Entre as informações possíveis de serem identificados nessa documentação estão a data de entrada/saída, o tipo e nome da embarcação, o local de origem/destino, a quantidade, nome e gênero dos escravizados e o nome de seus proprietários, além de algumas especificidades como o fato de serem boçais ou ladinos<sup>624</sup>. Nem todos os registros trazem essas informações completas, principalmente no que diz respeito aos cativos, mas, de todo modo a documentação permite a análise de diversos aspectos sobre a circulação deles no Maranhão a partir do porto da capital.

**TABELA 28 - ENTRADAS E SAÍDAS DE ESCRAVIZADOS DO PORTO DE SÃO LUÍS (1830-1842)**

Ano	Entradas	Saídas
1830	341	316
1831	102	74
1832	77	61
1833	494	58
1834	119	17
1835	1.173	41
1836	980	660
1837	611	37
1838	295	16
1839	170	91
1840	203	161
1841	154	90
1842	65	55
<b>Total</b>	<b>4784</b>	<b>1675</b>

Fonte: REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

<sup>624</sup>REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

Os números são significativos e não apresentam uniformidade, pelo contrário, caracterizam-se por grandes oscilações. Entre 1830 e 1834, a maior parte dos registros de entrada sugerem se tratar de viagens corriqueiras em que escravizados acompanham seus senhores. Foi o que parece ter ocorrido com as cativas Joana, de João Antônio, e Tereza, de José Francisco Ferreira, que chegaram de Pernambuco, no dia 5 de fevereiro de 1831, na escuna *Bonfim*, acompanhando seus proprietários. O contingente em cada embarcação variou entre 1 e 15 escravizados. Em alguns casos era especificado que se tratava de tripulantes das embarcações, em outros eram listados os diversos proprietários. Algumas viagens, no entanto, fugiram a essa regra como os já mencionados patachos *Maria* e *Conceição*, vindos da Bahia, em 1831, com 168 escravizados boçais e 86 ladinos, respectivamente.

Ao longo desses cinco anos, pode aparecer ou não a identificação do senhor. Em fins de 1834, começa a haver uma mudança que culmina num crescimento vertiginoso de entrada de escravizados no período de 1835 a 1837 seguidos de uma redução nos anos seguintes. Em 4 de dezembro de 1834, o patacho *Santo Antônio* chegou com 12 cativos pertencentes a diversos negociantes da província do Pará. A partir daí torna-se comum o registro de anotações como: “entregar nesta cidade”, “entregar ao negociante”, “entregar ao Sr. x ou y”.

No que tange a entrada de embarcações vindas de outros países, um total de 470 escravizados desembarcaram em São Luís, sendo: 310 de Barbados; 104 de Açores; 30 de Portugal; 17 de Caiena e 1 de Barcelona. Não deixa de chamar atenção o contingente oriundo de Barbados, que chegou no brigue de guerra *Despacho*, em 31 de dezembro de 1833. É o único registro que encontrei desse porto ao longo de toda a pesquisa e com um número significativo de escravizados. De acordo com Roseane Lima:

Historicamente, a população de Barbados foi marcada por uma predominância de negros, dadas as sucessivas levas de africanos traficados pelos colonizadores ingleses desde a ocupação britânica, iniciada em 1627. Barbados se desenvolveu assentada nas plantações de cana-de-açúcar, onde predominava a escravidão negra que foi abolida somente em 1834<sup>625</sup>.

Não tenho elementos para justificar tal entrada. Barbados poderia ser apenas um ponto de parada de uma viagem iniciada em um porto africano. Vale destacar que não há indício de saída desse contingente para outra localidade, nem qualquer outra informação adicional. Com relação às demais origens, o segundo maior contingente veio de Açores, mas, de acordo com

---

<sup>625</sup> LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Barbadianos Negros e Estrangeiros Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013, p. 87.

os registros, tratavam-se majoritariamente de membros da tripulação. Das 12 viagens realizadas a partir daquelas ilhas, 9 foram feitas pela sumaca *São José do Triunfo*, pertencente a Bruno Antônio de Barros, entre os anos de 1833 e 1837, com uma tripulação que variava entre 9 e 12 pretos cativos. Ao comparar os registros de entrada com os de saída, no entanto, encontro apenas uma única viagem para esse destino, feita no ano de 1833, pela escuna *Sultana* que levava a bordo a escrava Francisca Angola. A *São José do Triunfo* simplesmente não aparece em nenhum registro de saída. Isso pode indicar falhas nos registros ou a possibilidade de que escravizados estivessem entrando como membros da tripulação para serem comercializados no porto de destino.

As disparidades nos registros de entrada e saída parecem ser comuns. Nos casos relativos a Portugal isso também acontece. A galera *Santa Cruz*, por exemplo, fez duas entradas no Porto de São Luís: em 25 de maio de 1831 aportou com os cativos Antônio Cabinda e Joana Rosa e em 13 de dezembro de 1834 trouxe apenas 1 cativo entre os passageiros. Mas, os únicos registros de saída dessa embarcação foram feitos no ano de 1830, uma em junho e outra em dezembro, cada uma com 1 escravizado. Os números de saída para portos internacionais totalizam apenas 47 escravizados, sendo: 33 para Portugal; 7 para Cabo Verde; 3 para Barcelona; 2 para Liverpool; 1 para Açores e 1 para Gibraltar.

Também foi possível identificar essa discrepância nas viagens realizadas a partir de portos nacionais. O brigue *Marquês de Pombal* fez 7 entradas em São Luís, entre 1832 e 1842, com origens diversas (Rio de Janeiro, Pará, Pernambuco), mas não aparece em nenhum registro de saída. Porém, considero que isso não invalida as informações presentes nessa documentação, embora nos impeça de fazer afirmações mais conclusivas.

**TABELA 29 – ENTRADA E SAÍDA DE ESCRAVIZADOS NO PORTO DE SÃO LUÍS POR ANO/PROVÍNCIA<sup>626</sup>**

Ano	PA		PE		BA		CE		RJ		PI		Total	
	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída
<b>1830</b>	22	105	5	46	258	52	49	49	0	18	0	0	334	270
<b>1831</b>	25	33	13	7	27	0	0	0	0	12	0	0	65	52
<b>1832</b>	23	44	8	6	0	0	0	2	0	0	0	0	31	52
<b>1833</b>	89	15	5	10	0	0	0	0	3	30	0	1	97	56
<b>1834</b>	57	3	9	7	0	0	0	0	0	0	0	0	66	10
<b>1835</b>	927	4	16	15	3	0	8	4	3	0	0	0	957	23
<b>1836</b>	367	631	35	8	0	2	18	2	12	4	0	0	432	647
<b>1837</b>	202	22	107	10	6	0	3	0	12	0	0	0	330	32
<b>1838</b>	41	7	249	9	2	0	1	0	0	0	0	0	293	16
<b>1839</b>	62	37	92	17	0	0	7	14	3	1	2	7	166	76
<b>1840</b>	55	35	64	23	0	0	18	15	36	47	22	16	195	136
<b>1841</b>	11	33	62	5	0	1	21	18	9	21	6	4	109	82
<b>1842</b>	19	17	26	9	0	0	5	0	9	25	4	3	63	55
<b>Total</b>	<b>1.900</b>	<b>986</b>	<b>691</b>	<b>172</b>	<b>296</b>	<b>55</b>	<b>130</b>	<b>104</b>	<b>87</b>	<b>158</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>3138</b>	<b>1507</b>

Fonte: REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

Quando separamos as entradas e saídas por província é possível identificar o peso do Pará nesses números. Entre 1830 e 1842, nada menos do que 1900 cativos indicados como provenientes de lá, entraram em São Luís. Um número significativamente maior do que os vindos de Pernambuco, até então o principal fornecedor interno de escravizados para o Maranhão. Qual o significado desses números? Com a proibição do tráfico, o Pará assumiu esse posto? São Luís passou a ser porta de saída de cativos daquela província que rumariam para esta ou outras regiões?

As viagens oriundas do Pará, presentes nos Registros do Porto, estão presentes ao longo de todo o período coberto pela documentação e foram responsáveis tanto pela entrada de apenas um escravizado, quanto de médios e grandes contingentes. Ao observar melhor tais

<sup>626</sup> Não foram contabilizadas as viagens indiretas em que são registrados mais de um porto, dificultando identificar a origem da embarcação. Encontrei os seguintes registros desse tipo nas listas de entrada de embarcações: Rio de Janeiro vindo por Pernambuco (1); Pernambuco e Ceará (7); Rio de Janeiro e Ceará (15); Ceará e Carauberais (8); Pernambuco, Rio Grande e Ceará (2) e Vindo arribado de Pernambuco e Rio de Janeiro (4). Além destas foi registrada a entrada de 3 escravizados vindos dos Portos do Sul e Figueiras. Houve a saída de 66 por viagens indiretas: Pernambuco e Ceará (57); Pernambuco e Pará (1); Pernambuco, Ceará e Caracu (1); Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte (6); Rio de Janeiro e Pernambuco (1).

registros é possível identificar um pico no período entre 1835 e 1837. Nesse primeiro ano, por exemplo, 1496 escravizados entraram em São Luís em viagens vindas do Pará e que traziam de dois a 142 cativos de uma só vez. Esse foi o maior carregamento proveniente dessa província no período analisado, mas existem outros números significativos. O brigue americano *Malta* chegou a São Luís, também em 1835, com 91 escravizados. Em 9 de outubro desse ano, o brigue francês *Emile* aportou com 55 escravizados, mesmo contingente da escuna americana *Faiamerian*. Em 4 de dezembro, o brigue brasileiro *Resolução* trouxe 73 escravizados e cinco dias depois, em 9 de dezembro, o brigue brasileiro *Destino* chegou com 95 escravizados a bordo. Todos do Pará.

Esses grandes carregamentos não tiveram os nomes dos proprietários especificados. No ano seguinte houve uma redução no número de escravizados vindos daquela província, mas ainda bem acima da média dos tempos anteriores. O maior carregamento em 1836 foi responsável pela chegada de 47 cativos pelo brigue escuna *Laura*. Outras viagens trouxeram 30, 24, 20, 14, 12, 3, 2 escravizados, ou seja, números variados. Nessas cargas medianas, às vezes, os proprietários eram identificados. Foi o caso dos 15 escravizados que chegaram no brigue escuna *Temerário*, em 5 de dezembro de 1839: sendo 11 pertencentes a Manoel José da Silva e 4 “para serem entregues nesta cidade”. Outro registro da escuna *Laura*, chegando em 17 de outubro de 1836, foi o único a especificar que dos 30 cativos a bordo, 5 eram “pretos da tripulação” e 25 vieram para serem comercializados. Nos demais, o mais comum era não haver informações sobre os proprietários ou apenas que se tratava de cativos para serem entregues em São Luís.

Ocorre mais uma redução no ano de 1837, mas os números ainda são significativos e continuam chegando embarcações com 35, 30, 24 escravizados na maioria dos casos “para entregar nesta cidade”. Vale lembrar que, entre 1835 e 1840, a província do Pará estava às voltas com o movimento da Cabanagem<sup>627</sup>. A instabilidade gerada pode ter levado proprietários a enviar seus cativos para o Maranhão fosse para a comercialização ou mesmo para garantir a segurança dos seus bens. Já pontuei as estreitas relações entre os comerciantes das duas províncias.

---

<sup>627</sup>A Cabanagem foi um movimento social que ocorreu entre 1835 e 1840, em meio aos debates e conflitos sobre cidadania, direito, lei, liberdade e identidade que marcaram as primeiras décadas da formação do Estado no Brasil Império. Para uma leitura sobre a Cabanagem e os estudos dedicados a ela ver RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835-1840. **Revista Tempo**. Rio de Janeiro: v.22, 2006; RICCI, Magda. Dos sentidos aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos. **Anais do Arquivo Público do Pará**. V.4, T.I, 2001, pp.241-274. PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. **Visões da Cabanagem**: uma revolta popular e suas representações na historiografia. Manaus: Edit. Valer, 2019.

Outro aspecto a salientar é que do total de escravizados vindos do Pará, 230 tinham como origem o porto de Turiaçu. Em grande parte dessas viagens os escravizados são identificados como “pretos de tripulação”, o que, como pontuei, poderia ser uma estratégia para burlar a fiscalização. Já mencionei o papel dessa localidade no comércio entre as duas províncias e também no tráfico. Assim, é possível também aventar que traficantes de africanos poderiam estar desembarcando escravizados em portos clandestinos, nessa região do litoral entre São Luís e Belém, e os deslocando para revendê-los no Maranhão.

Como se pode ver, as entradas oriundas do Pará foram superiores às saídas. No caso destas últimas, o maior índice foi registrado em 1836. Em abril desse ano, a Regência enviou para Belém o português Francisco José de Sousa Soares d’Andréa para assumir o cargo de Presidente e Comandante das Armas da província do Grão-Pará, sendo ele considerado o responsável pelo fim da Cabanagem<sup>628</sup>. A retomada de Belém após sua chegada pode justificar o retorno de parte dos escravizados que haviam entrado no ano anterior. Além disso, Danielle Moura aponta que “Certamente os conflitos que se espalharam pela Amazônia na década de 1830 causaram inúmeros transtornos à produção e ao comércio do Grão-Pará, sendo necessários alguns anos para que a província se recuperasse dos abalos sofridos”. Apesar disso, essa autora considera ser provável que a atividade comercial não estivesse tão estagnada<sup>629</sup>.

Dito isto, posso aventar que alguns proprietários tenham optado por tentar retomar suas atividades econômicas e por isso providenciaram o retorno de seus cativos. Mesmo considerando essa possibilidade, é possível perceber que nem todos devem ter retornado. Se fizermos uma subtração simples, pelo menos 914 escravizados permaneceram no Maranhão ou foram encaminhados dessa província para outros lugares. Nos anos seguintes a 1836, os números de saída são inferiores as entradas, com exceção de 1841, o que indica que São Luís continuou a receber escravizados do Pará, embora em menor proporção.

Nesse contexto, Pernambuco e Bahia, que eram os principais fornecedores internos de escravizados para o Maranhão, foram substituídos pelo Pará. Cerca de 620 cativos entraram no Maranhão, vindos de Pernambuco, de acordo com os Registros do Porto. Nos primeiros anos da década de 1830 a maior parte dos navios trazia de lá 1 a 5 escravizados. Mas, entre

---

<sup>628</sup> MOURA, Danielle Figuerêdo. “**Malfadada província**”: lembranças de anarquia e anseios de civilização (1836-1839). Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém. 2009, p.20.

<sup>629</sup> Idem, p. 85 e 97.

maio de 1837 e abril de 1839, ocorreu um aumento no número de cativos em cada viagem<sup>630</sup>, sendo a maioria registrada com a observação de que eram “para entregar nessa cidade”. Em 21 de maio de 1837, por exemplo, o patacho brasileiro *Numa* chegou ao porto de São Luís com 21 escravizados, 19 pertenciam a Caetano José de Sousa e 2 eram para serem entregues nessa cidade. A escuna brasileira *Laura 2ª* também aportou no ano de 1837 com 18 escravizados para “serem entregues na cidade”. Em 1838, a escuna brasileira *Virgínia* trouxe 44 cativos “para entregar”. Em 12 agosto, desse mesmo ano, essa embarcação retornou a São Luís com mais 53 escravizados “para entregar”<sup>631</sup>. Esses números vão decrescendo até alcançarem uma média de 2 a 3 cativos por viagem, a partir de 1839.

É notória a disparidade entre o número de entradas (620) e saídas (178) para Pernambuco. No que se refere à saída de escravizados do Maranhão para lá, chama a atenção duas viagens feitas no ano de 1830, portanto, antes da proibição do tráfico. Uma, pelo paquete brasileiro *Patagônico*, com 30 cativos boçais, no dia 16 de setembro; outra, pelo paquete brasileiro *9 de Janeiro* para Pernambuco/Ceará, de 37 escravizados (33 boçais e 04 ladinos).

Com exceção dessas viagens, a maioria dos registros indica a presença de um pequeno número de cativos, insinuando que poderiam se tratar de viagens em que eles estavam acompanhando seus senhores. O maior contingente, em uma única viagem, após 1830, foram 16 escravizados que embarcaram na escuna *Laura 1ª* e pertenciam a diversos proprietários: Joaquim Antônio Vieira Belfort (1 cativo, Joaquim); Antônio Aguiar e Silva (13 cativos); Manoel Joaquim de Azevedo (1 cativo, Thomas); Tenente-Coronel Manoel Coelho de Souza (1 cativo)<sup>632</sup>.

Por esses números, pode-se ver que após 1830, houve pequenas saídas de escravizados do Maranhão com destino a Pernambuco. Caso os senhores estivessem levando-os para serem comercializados, esta atividade era de pequena monta, diferente da dinâmica que se estabelecerá a partir de 1850 voltada, principalmente, para o abastecimento do Rio de Janeiro e São Paulo.

É fato que nem sempre as informações estavam completas, o que pode indicar tanto a entrada quanto a saída de um número maior de escravizados do que os presentes nos Registros do Porto que analisei. Ao comparar essa documentação com anúncios dos jornais publicados em Pernambuco identifiquei algumas discrepâncias. O brigue nacional *Temerário* chegou a São Luís, vindo de Pernambuco, com 32 escravizados a “entregar a diversos senhores”. O

<sup>630</sup> Um total de 344 cativos, vindos dessa província, entrou em São Luís nesse período, índice que corresponde a pouco mais da metade da totalidade das entradas entre 1830 e 1846 (620).

<sup>631</sup> REGISTROS DO PORTO - 1830-1842.

<sup>632</sup> Idem.

anúncio de saída dessa embarcação no *Diário de Pernambuco* informa que 35 cativos teriam saído daquele porto. É possível que alguns tenham ficado nas paradas, possivelmente realizadas ao longo do percurso, ou talvez ocorreu uma falha nos registros<sup>633</sup>.

Algumas embarcações que chegaram a Pernambuco também aparecem nos registros de saída com informações diferentes. O paquete *9 de Janeiro* partiu de São Luís, no dia 28 de novembro de 1830, com destino a Pernambuco e Ceará, com 33 cativos boçais e 4 ladinos. De acordo com o registro de entrada de embarcações publicado no *Diário de Pernambuco*, chegou ao seu destino em 24 de dezembro, vindo do Pará pelo Maranhão, com escala no Ceará. Sendo que os passageiros do Maranhão eram: “Mathias Lazaro da Rocha, 2 escravos remetidos com passaporte do Presidente do Maranhão, 23 escravos novos com guia do Maranhão”<sup>634</sup>. Uma parte da “carga” deve ter ficado no Ceará. Isso deixa claro que nem sempre os escravizados eram desembarcados no destino presente nos registros, sendo difícil precisar os contingentes destinados a cada província.

Parece que nem todas as embarcações eram registradas. Em 23 de janeiro de 1831 a escuna *Sociedade Feliz* chegou a Pernambuco, vinda do Maranhão, após 22 dias de viagem, com 41 cativos e barricas destinadas a Manoel Joaquim Ramos e Silva<sup>635</sup>. Essa viagem, no entanto, não aparece nos Registros do Porto de São Luís.

Apesar de possíveis falhas e ausências, essa documentação se mostra rica e possibilita uma aproximação com o comércio e transporte de escravizados para e do Maranhão. Por ela é possível perceber que após a entrada de 258 cativos, no ano de 1830, a Bahia praticamente deixa de enviar mão de obra escravizada para a província<sup>636</sup>. Há uma redução drástica, após a qual têm-se apenas registros eventuais, sempre de um pequeno número de cativos nas embarcações. Pode-se aventar que levantes, como a Revolta dos Malês, ocorrida em 1835, pudessem ter influência nessa redução, tal como os demais movimentos mencionados ao longo deste trabalho, mas, de acordo com essa fonte, esse parece ser um movimento de redução permanente, identificado também nos números das saídas de cativos para aquele destino, o que pode indicar o fim de uma rota importante para o comércio de escravizados, desde o século XVIII.

<sup>633</sup> NAVIO SAÍDO. *Diário de Pernambuco*, 20 out. 1838, n.228. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>634</sup> NAVIOS ENTRADOS. *Diário de Pernambuco*, 4 jan. 1831, n.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>635</sup> NAVIOS ENTRADOS. *Diário de Pernambuco*, 23 jan. 1831, n.18. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>636</sup> Chama atenção as viagens dos patachos brasileiros *Maria* e *Conceição*. O primeiro trouxe 168 escravizados boçais e o segundo, que chegou ao porto em 25 de fevereiro de 1830, entrou em São Luís com 86 escravizados ladinos.

Seguindo com a análise da tabela 29 é provável que Ceará, Rio de Janeiro e Piauí tenham contribuído com a entrada de contingentes modestos. Tomando o Ceará, o maior contingente veio em 1830, quando 49 escravizados chegaram dali no início do ano, pela sumaca *Santo Antônio Vencedor*. Curiosamente, a mesma quantidade foi embarcada para lá, na mesma embarcação, em 31 de outubro do referido ano. Posteriormente, ocorre segundo essa fonte, uma pequena movimentação de escravizados entre o Maranhão e o Ceará. O Rio de Janeiro também tem poucos registros, mas os números indicam um crescimento entre 1840 e 1842. Do total de 158 escravizados que seguiram do Maranhão para aquela província, 93 saíram nesses 3 anos, o que indica um percentual de quase 60% do total.

Robert Conrad enfatiza que, no início da década de 1840 já havia movimentações de escravizados do atual nordeste brasileiro para as regiões cafeeiras do Rio de Janeiro. “Em 1842, o movimento de escravos entre as províncias já era suficientemente amplo para precisar de regulamentos e, em 1847, uma grande seca, na província do Ceará e em sua volta, já aumentara grandemente o fluxo espontâneo dos escravos do norte para o sul”<sup>637</sup>. As informações aqui apresentadas vão ao encontro da afirmação desse autor, uma vez que comprovam o início da inversão da posição do Maranhão no tráfico negreiro, pelo menos no que diz respeito ao Rio de Janeiro.

Os números coletados permitem perceber também uma movimentação de escravizados do interior do Maranhão em direção à capital e vice-versa. As localidades mencionadas são: Carnaubearas, Cururupu, Alcântara, Guimarães, Peria, Pericumã, Tomacatinga e Tutóia. Apesar de a maioria informar a quantidade de cativos a bordo, um aspecto chama atenção, dos 974 que entraram no porto de São Luís em embarcações vindas do interior, 816 são identificados como membros da tripulação<sup>638</sup>. Joaquim Pernambuco, cativo de Josefa Theresa de Moraes, por exemplo, era o condutor da sumaca *São José do Peria*, que fazia viagens freqüentes entre o interior e a capital. A sumaca *Bela Aurora*, que transitava para Guimarães, contava com uma tripulação que variava entre 9 e 14 escravizados pertencentes a Felipe Tiago Borges. A documentação indica que havia uma predominância da mão de obra cativa nessa atividade.

Considerando o total de viagens, das 99 realizadas, 87 tinham escravizados como membros da tripulação, mas uma análise mais acurada indica que esse número poderia ser maior, já que nem sempre essa informação era registrada. No caso da sumaca *Boa União*,

---

<sup>637</sup> CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. 1978, p.65.

<sup>638</sup> Nas viagens para outra província apenas 5 informam que existiam pretos ou escravizados de tripulação, sem indicar a quantidade específica.

pertencente a Antônio Franco de Sá, que fazia viagens entre Alcântara e São Luís, em apenas 4, das 6 viagens realizadas, é especificado esse aspecto. Em alguns poucos casos é apontado que se trata de pretos fugidos ou de escravizados que acompanham seus senhores. Essa predominância de “pretos de tripulação” nos registros, torna difícil definir o nível de circulação de escravizados do interior da província para a capital que poderiam ser destinados a comercialização.

Ao mesmo tempo, é possível perceber uma mudança no perfil do tráfico interno, o qual, aparentemente, continuava contribuindo para o abastecimento de mão de obra da província, mas demonstra alterações entre os fornecedores. Vale se perguntar, como se dariam essas viagens? Já pontuei a existência de viagens a frete entre as províncias. Em jornais pernambucanos e baianos havia anúncios recorrentes de embarcações que aceitavam escravizados “para entregar”, como os apresentados abaixo:

Para o Maranhão sairá dentro de poucos dias a escuna brasileira Jovina, forrada e pregada de cobre, recebe cargas, escravos a frete e passageiros para o que tem excelentes cômodos, a tratar com Francisco Marques Rodrigues & Irmãos, Rua do Trapiche, n.12<sup>639</sup>.

Para o Maranhão o brigue escuna Virgínia, sairá no dia 28 do corrente, os consignatários rogam aquelas pessoas que tem justo mandarem escravos no dito navio de com antecedência entregar-lhes os despachos e passaportes para conferência na mesa do consulado<sup>640</sup>.

Ao retornarem aos seus portos de origem essas embarcações também traziam escravizados. A mencionada escuna *Jovina* retornou em 30 de agosto de 1839, com 7 escravizados a entregar. O brigue *Temerário* entrou no porto pernambucano, no dia 27 de setembro de 1839, com vários gêneros e 2 cativos a entregar.

Um documento da Companhia Brasileira dos Paquetes de Vapor, que informava os novos preços das passagens e fretes, no ano de 1842, trazia algumas observações referentes ao transporte de escravizados. Informava que a empresa não se responsabilizava por mortes ou fugas e que admitia “pagamento de passagem como menores, para escravos, nem passageiro de convez”<sup>641</sup>.

Não achei nenhuma descrição mais detalhada de como seriam essas viagens. De acordo com Alan Kardec Pachêco, foi apenas no ano de 1849 que a primeira companhia de

<sup>639</sup> SAÍDA. Diário de Pernambuco, 7 fev. 1839. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>640</sup> SAÍDA. Diário de Pernambuco, 23 mar. 1839. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>641</sup> OFÍCIO do agente da Companhia de Navegação a Vapor. Correspondências recebidas pelo Presidente da província do Maranhão das Companhias (1842-1850). Maranhão, 15 de novembro de 1842. APEM.

navegação a vapor do Maranhão, denominada Companhia Porto, entrou em funcionamento fazendo a interligação entre a capital e portos do interior da província<sup>642</sup>. A empresa não teve vida longa, durou apenas 2 anos. Em seu vapor, o *Caxiense*, que circulou em rios da província:

Os escravos que acompanharem seus senhores pagarão um quarto das passagens estipuladas e só é permitido a cada passageiro um escravo, a cada família de cinco pessoas dois escravos, e de sete pessoas três escravos. O escravo indo só pagará um terço das passagens marcadas na tabela<sup>643</sup>.

Com a progressiva desarticulação do tráfico negreiro e a mudança do Maranhão da condição de comprador para, principalmente, vendedor de cativos, a circulação deles nos navios de passageiros tornou-se comum, principalmente a partir da década de 1850. Apesar disso, como foi possível constatar, essa mudança não ocorreu de imediato. A província, mesmo após a Lei de 1831, ainda comprava e também vendia escravizados. Assim, as ações voltadas para o combate ao comércio ilícito, inclusive com a apreensão de navios, continuaram a ocorrer. É sobre isso que falarei agora.

#### 4.4. Comércio ilícito e repressão

A continuidade do tráfico transatlântico de escravizados não significou a ausência de medidas voltadas para inviabilizá-lo. Robert Conrad enfatiza que, em 1835, o tráfico já havia recuperado seu volume anterior, havendo, inclusive, um aumento no número de crianças nos carregamentos, uma vez que elas ocupavam menos espaço e permitiam cargas mais numerosas<sup>644</sup>.

De acordo com João Pedro Marques, os portugueses tiveram papel relevante nesse ressurgimento, não apenas porque eram os principais negreiros do Brasil, mas também porque se recorria de forma generalizada ao chamado embandeiramento:

Tratava-se de uma prática antiga que consistia na venda de um navio a um sócio, real ou simulado, de um país onde o tráfico ainda fosse legítimo ou tolerado por autoridades complacentes; obtinham-se, por via desse estratagema, os papéis e

---

<sup>642</sup>PACHÊCO FILHO, Alan Kardec Gomes. **Varando Mundos:** navegação no Vale do rio Grajaú. Tese. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 2011, p.113-115.

<sup>643</sup>FALLA dirigida pelo exc. Presidente da Província do Maranhão, o Dr. Eduardo Olímpio Machado, à Assembleia Legislativa, por ocasião de sua instalação em 7 de setembro de 1851. APEM.

<sup>644</sup>CONRAD. Robert Edgar. **Tumbeiros**. 1985, p.103.

bandeiras indispensáveis para pôr os navios da escravatura ao abrigo da esquadra antitráfico inglesa<sup>645</sup>.

Esse autor destaca ainda que, no início da década de 1830, as incertezas quanto à aplicação da legislação, fizeram com que o pavilhão português voltasse a ter grande procura. Além disso, “o grosso dos empreendimentos negreiros fazia-se agora com a conivência das autoridades portuguesas”<sup>646</sup>. Apesar de o tráfico ter sido abolido em Portugal, no ano de 1836, lá também a legislação não foi completamente cumprida<sup>647</sup>. Rafael Marquese afirma que,

Na década que se seguiu à aprovação da lei brasileira antitráfico de 1831, a Inglaterra diminuiu sensivelmente suas diligências diplomáticas sobre a questão junto ao Império do Brasil. No entanto, diante da anuência do poder público brasileiro com a continuidade do tráfico ilegal, as pressões inglesas voltaram em 1839, intensificando-se em 1845 com a aprovação do ato Aberdeen, que representou a mais séria ameaça à soberania nacional em todo o século XIX<sup>648</sup>.

Após a promulgação da Lei de 1831, uma intensa troca de correspondências, avisos e portarias buscava orientar as autoridades provinciais no sentido de coibi-lo. Em um Aviso de 17 de abril de 1832, o regente Diogo Antônio Feijó comunicava o envio de exemplares de um Decreto de 12 de abril de 1832 que regulava os procedimentos na execução da nova legislação referente à extinção do tráfico e ordenava que fossem emitidos editais para que o povo conhecesse as consequências para aqueles que insistissem em cometer tal delito<sup>649</sup>. Exemplares da Lei de 1831 e também desse decreto foram encaminhados para diversas localidades da província ao longo do ano de 1832<sup>650</sup>. Ninguém poderia argumentar que não tinha conhecimento sobre a proibição. Mas, de acordo com Tamis Parron,

À medida que a radicalização política na Regência, as pressões diplomáticas britânicas e a revolta escrava estimularam o envio de petições antitráfico e a composição de projetos de lei contra o cativo, os líderes do Regresso procederam à publicação de panfletos para reabilitar ideologicamente o comércio de africanos e estimularam representações provinciais e municipais em favor da escravidão, o que, na prática, garantiu a reabertura escandalosa do contrabando<sup>651</sup>.

<sup>645</sup> MARQUES, João Pedro. *Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo*. 2001, p.616.

<sup>646</sup> Idem, p. 616.

<sup>647</sup> TAVARES, Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.105.

<sup>648</sup> MARQUESE, Rafael Bivar. **Feitores do corpo, missionários da mente**. 2004, p.296.

<sup>649</sup> AVISO de 17 de abril de 1832 do regente Diogo Antônio Feijó. Série: Registro da Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1845). Livro 1343: Registro dos avisos e portarias recebidos pelo Presidente da Província do Maranhão do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça (1830-1845). Fl. 4. APEM

<sup>650</sup> OFÍCIOS. Documentos avulsos. Série 5: Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. APEM.

<sup>651</sup> PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil**. 2011, p.30.

Na documentação pesquisada não encontrei elementos para afirmar se isso ocorreu no Maranhão. Não tive acesso a nenhuma defesa contundente do tráfico, muito menos possíveis panfletos que tenham circulado na província. Localizei poucas referências nos jornais e na documentação oficial, pois, é lógico que tais posições não seriam explicitadas. Ao mesmo tempo, a presença de um cônsul inglês na província, como já foi demonstrado, garantia uma fiscalização constante dos episódios que envolviam o comércio ilegal de escravizados. O que não significa dizer que autoridades locais e até mesmo setores da população não apoiasse a continuidade dessa atividade, como será exposto mais adiante.

A atuação britânica será responsável por uma série de atritos desde as primeiras leis que intervieram na continuidade do tráfico. Na década de 1840, as consultas ao Conselho de Estado sobre divergências em torno das decisões britânicas nas comissões mistas não eram incomuns<sup>652</sup>. O caso do brigue escuna *Sooy*, capturado em 1843, foi um desses casos:

No dia 21 de agosto próximo passado apareceu fora da barra do porto da Bahia o brigue de guerra inglês *Racer*, com um brigue escuna de construção americana, que parecia aprisionado, e se diria geralmente ser o denominado *Sooy*, que em 26 de abril saíra daquele porto para a costa da África com carregamento de tabaco, e outros gêneros e com bandeira americana<sup>653</sup>.

As autoridades britânicas o acusavam de envolvimento no tráfico e as brasileiras questionavam a atuação do comandante inglês uma vez que “... se achando ele nas praias do Império não competia ao cruzador britânico, mas as autoridades territoriais, tomar conhecimento do negócio, ainda mesmo que houvesse suspeitas de empregar-se no tráfico de

---

<sup>652</sup> As comissões mistas foram definidas no Art. VIII da Convenção de 28 de julho de 1817: “Para julgar com menos demoras e inconvenientes os Navios que poderão ser detidos como empregados em um Comércio ilícito de Escravos, se estabelecerão (ao mais tardar dentro do espaço de um ano depois da troca das Ratificações da presente Convenção) duas Comissões mistas, compostas de um número igual de Indivíduos das duas Nações, nomeados para este efeito pelos Seus Soberanos Respectivos”. Ver Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre os muito altos, e muito poderosos senhores El-rei do Reino Unido de Portugal, do Brasil, e Algarves, e El – rei do Reino Unido da Grande Bretanha, e Irlanda: Feita em Londres pelos Plenipotenciários de huma e outra Corte em 28 de Julho de 1817 e Ratificada por Ambas”. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/view/?45000000096&bbm/1997#page/1/mode/2up>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019. A Convenção definia que deveria haver uma comissão em cada território. Com a Independência e a assinatura da Convenção de 23 de novembro de 1826, em que o Brasil adotava todos os artigos e disposições dos Tratados assinados por Portugal e Inglaterra em 22 de janeiro de 1815 e 28 de julho de 1817, foi criada uma Comissão mista no Rio de Janeiro. Ver BRASIL. Carta de Lei de 23 de novembro de 1826: Ratifica a Convenção entre o Imperio do Brazil e Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Vol. 1 pt. II. p. 71, 1826.

<sup>653</sup> Incidente na costa da Bahia envolvendo o brigue inglês ‘Racer’ e o brigue americano ‘Sooy’. Consulta de 27 de dezembro de 1844. In: BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. Vol.1. 1842-1845. Direção, introdução e nota de José Francisco Rezek. Brasília, Câmara dos Deputados, 1978, p.289.

escravos”<sup>654</sup>. Os membros do Conselho de Estado se pronunciaram com rispidez, classificando a atuação dos ingleses no caso como uma “injúria à soberania da nação brasileira” e enfatizavam “... que o governo deve pedir uma satisfação adequada ao fato, o qual por precedido de muitos outros da mesma, ou de pouca diversa natureza se torna mais agravante, e por isso cumpre que não se releve, nem deixe passar despercebido”<sup>655</sup>. O governo inglês, no entanto, parecia dar pouca importância à insatisfação das autoridades brasileiras, uma vez que este não era o primeiro episódio, como o parecer do Conselho de Estado deixava claro, nem seria o último.

As transgressões se davam de várias formas. O caso do patacho *Nova Granada*, aprisionado pela escuna inglesa *Viper*, em 7 de novembro de 1844, foi mais uma delas. A embarcação em questão havia saído um dia antes do porto de Santos, com destino à Pernambuco. Possuía passaporte brasileiro e foi acusada de estar preparada e equipada para o tráfico. Tinha a bordo excessivo número de pipas e outros cascos cheios de água, além de grande quantidade de mantimentos, barro, tábuas e paus, que foram considerados destinados à “fatura de bailéus, aumento de fogão e etc.”<sup>656</sup>.

O comissário brasileiro se posicionou contra o apresamento do navio e, diante do impasse provocado pela divergência com o comissário inglês, solicitou um árbitro, o que foi negado pelo representante da Inglaterra<sup>657</sup>. De acordo com o documento em análise, o comissário baseava seu parecer nos seguintes elementos:

(1º) em que pela Convenção de 28 de julho de 1817, cujas estipulações em todas as suas partes foram compreendidas na Convenção de 23 de novembro de 1826, é expresso nos artigos 5º e 6º que a detenção dos navios suspeitos de terem feito o comércio de escravos, só pode ter lugar no caso de se *lhes acharem escravos a bordo*; sendo tão restrito e limitado o poder concedido aos cruzadores que, ainda que se lhes conceda poderem fazer visita por suspeitas razoáveis, se lhes nega o arbítrio de deterem navio algum, se efetivamente não forem achados escravos a seu bordo; o que também é expresso no art.1º das Instruções; (2º) em que, pelo artigo aditivo de 15 de março de 1823 a Inglaterra convencionou com Portugal (cuja estipulação

<sup>654</sup> BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. 1978, p. 289.

<sup>655</sup> BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. 1978, p. 290.

<sup>656</sup> Brasil- Grã-Bretanha. Apresamento do patacho “Nova Granada” pela escuna inglesa “Viper”. Incidente no processo ante a Comissão Mista. Consulta de 25 de janeiro de 1845. In: BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. 1978, p.292.

<sup>657</sup> Beatriz Mamigonian ao comentar sobre a composição e funções exercidas pelo Foreign Office no Brasil, afirma que na primeira metade do século XIX esse escritório era formado “... pelos diplomatas da legação britânica no Rio de Janeiro, cônsules (alguns de carreira, outros honorários) em várias cidades portuárias brasileiras e pelo juiz e árbitro da Comissão Mista sediada no Rio de Janeiro. Entre suas funções habituais, levantavam dados sobre a importância da escravidão na economia brasileira, investigavam e relatavam desembarques clandestinos, acompanhavam as discussões sobre escravidão e colonização na assembléia geral, e também coletavam dados sobre as condições de trabalho e o tratamento dos africanos livres já distribuídos. Vez por outra lidavam pessoalmente com os africanos que precisavam de proteção”. Ver MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.176.

passou para nós pela Convenção de 1826) que o direito de deter, e sujeitar à pena, se estenderia àqueles navios que contasse terem feito o comércio de escravos, posto que não fossem a bordo achados ao tempo da visita; estipulação que, se amplia o direito de deter, firma o de não ser lícito deter por casos futuros quaisquer, ainda que sejam as suspeitas, e os indícios os mais veementes de viagem começada, ou intentada; (3º) em que não há na Convenção de 1817 providência alguma preventiva contra os navios que se destinarem ao comércio ilícito de escravos, e que possam ser encontrados sem os terem a bordo; e que tanto assim foi sempre entendido, que o Governo Imperial e o britânico acordaram em 27 de julho de 1835 em ampliar a Convenção de 1826, permitindo a detenção, e sujeitando à condenação legal os navios que se mostrassem destinados a fazer o comércio de escravos; mas não tendo sido esse acordo aprovado, fica fora de dúvida, que tais navios não são sujeitos a detenção etc<sup>658</sup>.

A longa citação nos apresenta mais do que os argumentos do comissário brasileiro, faz um rápido histórico dos acordos e convenções resultantes da pressão da Inglaterra sobre o Brasil, para que o comércio de escravizados fosse realmente abolido. Se, inicialmente, só era passível de punição àqueles navios em que os cativos fossem encontrados a bordo, posteriormente, os indícios de que eles estiveram no navio já seriam suficientes.

A cada novo documento o cerco se fechava para os traficantes. Mas, no caso do patacho *Nova Granada*, em especial, o argumento usado pelas autoridades brasileiras era de que não se podia punir navios que ainda não tivessem praticado tal delito. Embora em 1835 tenha sido firmado um acordo que inseriu artigos adicionais no Tratado de 1817, permitindo que navios mercantes brasileiros pudessem ser detidos e levados para uma das comissões mistas, caso fossem identificadas evidências da intenção de comerciar escravizados, o acordo não foi ratificado pela Câmara dos Deputados<sup>659</sup>.

Autoridades brasileiras se mostravam indignadas diante de tantos desrespeitos e clamavam que o governo brasileiro reagisse. O Conselho de Estado, em parecer de 25 de janeiro de 1845, apresentou alguns itens em que reiterou sua discordância com a apreensão de navios sem que fossem encontrados cativos a bordo ou que houvesse provas cabais de que tivessem feito tal comércio<sup>660</sup>. O documento, entre outras questões, apontava que o Governo Imperial deveria garantir que sempre houvesse em Serra Leoa um comissário árbitro e um

---

<sup>658</sup> Brasil- Grã-Bretanha. Apresamento do patacho “Nova Granada” pela escuna inglesa “Viper”. Incidente no processo ante a Comissão Mista. Consulta de 25 de janeiro de 1845. In: BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. 1978, p.292-293.

<sup>659</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.141.

<sup>660</sup> “A colônia britânica de Serra Leoa, na costa ocidental africana, era sede de quase todas as comissões mistas do lado do continente africano, além de uma corte do vice-almirantado, que julgava os navios britânicos ou sem nacionalidade. A ‘Província da Liberdade’, como foi chamada por seus fundadores abolicionistas, recebeu a maior parte dos navios levados a julgamento por tráfico ilegal...”. Ver MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.34.

comissário juiz, para que, nos casos de desempate, a decisão não ficasse continuamente nas mãos de árbitros ingleses. Deveria também protestar e reclamar ao governo britânico sobre as interpretações, consideradas equivocadas, das normas que tratavam sobre a questão da competência para apresiar navios<sup>661</sup>.

Fica nítido que a preocupação dos membros do Conselho de Estado girava em torno da soberania nacional, sendo dada pouca atenção ao tráfico em si. Esse aspecto, somado ao peso dessa atividade econômica e a influência dos traficantes, tornava o processo de repressão ainda mais complexo. Para Beatriz Mamigonian,

A campanha britânica de repressão ao tráfico, com excessos e ilegalidades, acabava inibindo sua defesa pública e dando razão à opinião pró-tráfico, que se revestia de argumentos nacionalistas. Na verdade, havia em jogo projetos conflitantes para o Brasil. De um lado, conservadores defendiam a reabertura do tráfico; de outro, liberais rejeitavam a presença de africanos e defendiam a imigração estrangeira<sup>662</sup>.

Essa autora destaca, ainda, que em 1845, o impacto da repressão inglesa era insignificante: apenas cerca de 2,8% dos africanos embarcados na travessia atlântica foram resgatados, outros tantos morreram e os demais acabaram sendo escravizados. Mesmo assim, as medidas tomadas no cenário internacional para pôr fim ao tráfico eram divulgadas nos jornais locais, bem como o apresamento de navios brasileiros pelas autoridades inglesas.

Em 1846, o *Publicador Maranhense* publicizava o relato do comandante de uma embarcação que retornava das Ilhas de Santa Helena, Assunção e Trindade para o Rio de Janeiro, no qual informava que cerca de 16 embarcações brasileiras haviam sido condenadas e vendidas para desmanchar, algumas por menos de 10 mil réis<sup>663</sup>. Apesar disso, não encontrei registros de posicionamentos a esse respeito de membros da sociedade maranhense nos periódicos locais. Talvez o debate se fizesse em outros espaços.

Posteriormente, o referido jornal anunciou mais algumas apreensões inglesas. As informações sobre as medidas repressivas vinham, principalmente, pela reprodução de artigos de fora da província. Em uma matéria intitulada “O tráfico de escravos – resultado das

---

<sup>661</sup> Brasil- Grã-Bretanha. Apresamento do patacho “Nova Granada” pela escuna inglesa “Viper”. Incidente no processo ante a Comissão Mista. Consulta de 25 de janeiro de 1845. In: BRASIL. **Conselho de Estado**. Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. 1978, p.295-297.

<sup>662</sup> A autora aponta o final da década de 1840 como um período delicado da campanha britânica de repressão ao tráfico. “Em março de 1845, a vigência da Convenção adicional de 1817 (anexa ao Tratado de 1826) expirou sem que a Grã-Bretanha tivesse conseguido renová-la”. Destaca ainda que a Comissão Mista Anglo-Brasileira, com sede no Rio de Janeiro, encerrou suas atividades em março de 1845 com resultados pífios. MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**. 2017, p.212-214.

<sup>663</sup> NOTÍCIAS DIVERSAS. *Publicador Maranhense*, 19 ago, 1846, n. 412, f.3. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

medidas repressivas – Paris, 3 de abril de 1847”, publicada originalmente no *Jornal do Comércio*, o autor, sob o pseudônimo “Contitucional”, fazia críticas severas as ações voltadas para o fim do comércio de escravizados . Afirmava que a proibição havia tornado o tráfico mais atroz. Menciona que as dificuldades impostas levariam, muitas vezes, “chefes indígenas” a matarem suas presas. Afirma que, uma notícia informava que um comerciante de escravizados havia mandado matar dois mil negros. O autor acreditava, porém, que essa medida extrema devia ser uma ação dos chefes africanos que traziam os cativos do interior para venderem aos traficantes estabelecidos na costa. E continuava:

Estes, vendo-se apertados pelos cruzadores não compram os negros senão quando esperam por aqueles dias a embarcação que há de transportá-los. Dado esse caso os chefes africanos matam os seus prisioneiros por espírito de barbaria, e pela impossibilidade em que estão de sustentá-los; e depois, quando se oferece uma ocasião favorável de embarcar escravos, faz-se subitamente uma caçada nos arredores<sup>664</sup>.

Resta saber se esses fatos eram verdadeiros ou uma estratégia retórica para pintar com cores mais fortes os impactos do fim do tráfico. Considero esta última opção mais viável, afinal, tratava-se de um negócio e abrir mão de uma “carga” dessa dimensão representaria um grande prejuízo. De todo modo, as críticas às ações que visavam por fim a esse comércio eram explícitas e o argumento contrário era, no mínimo, contraditório, pois defendia que a proibição havia piorado a situação dos negros escravizados e, portanto, a livre comercialização deveria ser retomada.

Por outro lado, vozes que louvavam as medidas de repressão e criticavam a atuação dos traficantes também começavam a ser ouvidas. Em um extrato retirado do *Diário de Pernambuco* era anunciada a captura, no dia 15 de abril de 1848, de duas escunas negreiras com bandeira brasileira, uma com 400 cativos a bordo e a outra preparada para o tráfico.

Quando refletimos nos perigos a que mesmo nesta vida, se expõem os traficantes de carne humana, e nas penas que infalivelmente os esperam na outra, por haverem procurado o seu bem particular desgraçando milhares de famílias, sem se lembrarem que todos somos irmãos, e como tais nos devemos amar, não podemos deixar de exclamar como o poeta de Mantua: *Quid non mortalia pectora eogis Auri sacra fames!* (Por que não levar os corações à fome de ouro!)<sup>665</sup>.

---

<sup>664</sup> O TRÁFICO de escravos – resultado das medidas repressivas. Publicador Maranhense, 8 jul. 1847, n. 526, f.3. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>665</sup> PERNAMBUCO. Publicador Maranhense, 1 ago. 1848, n. 688, f.3. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital. Tradução minha.

As ações inglesas continuavam e eram constantemente descritas nos jornais. A captura de um navio negreiro em Cabo Frio, no Rio de Janeiro, no ano de 1849, trazia detalhes das ações e também do tráfico nesse momento. O brigue-escuna teria sido perseguido pelo vapor inglês *Rifleman*. Apesar de não ter conseguido alcançar a embarcação, em virtude do anoitecer, a tripulação acabou abandonando o navio negreiro, deixando-o encalhado. No dia seguinte, os ingleses teriam encontrado a bordo 124 escravizados, sendo a maioria crianças, mas cerca de 200 teriam morrido afogado, “estando seus corpos espalhados pela praia, alguns, que chegaram a praia com vida, foram recolhidos pelos moradores”. Os membros da embarcação teriam levado todos os papéis e objetos que pudessem levar a identificação dos proprietários<sup>666</sup>.

Ações como essas, com resultados tão trágicos, davam ainda mais fôlego aos críticos das ações britânicas. Um excerto do *Diário de Pernambuco* afirmava:

Por carta da Bahia também consta que ao sul da barra tem um brigue carregado de africanos, acossado por dois navios de guerra ingleses, perdeu-se com todos os escravos que trazia. Ainda a mesma humanidade do Rifleman! Afogar os negros para que não fiquem cativos – Bela filantropia!<sup>667</sup>.

Mesmo assim, os ingleses persistiam. Em 23 de julho de 1850, o *Publicador Maranhense* anunciava que 6 embarcações brasileiras haviam sido capturadas em apenas 11 dias pelos cruzeiros ingleses. Destas, quatro foram mandadas para a ilha de Santa Helena, uma “metida a pique” e uma incendiada<sup>668</sup>. Episódios como esses geravam acalorados debates na corte e em outras províncias, mas, como já afirmei, não geravam posicionamentos públicos de moradores do Maranhão.

Apesar das ações repressivas e das possíveis punições, tanto para os importadores quanto para os compradores de cativos contrabandeados, o tráfico continuou. De acordo com Robert Conrad,

Entre 1831 e 1837 e, de novo, em 1840 e 1848, os governos liberais brasileiros tomaram algumas medidas para fazer vigorar a proibição desse comércio, mas a verdade é que, durante mais de duas décadas, depois de 1831, o tráfico africano prosseguiu com liberdade quase completa e o conhecimento e aprovação total da maioria dos regimes brasileiros<sup>669</sup>.

<sup>666</sup> INTERIOR. *Publicador Maranhense*, 28 jul. 1849, n. 838, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>667</sup> INTERIOR. *Publicador Maranhense*, 30 ago. 1849, n. 852, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>668</sup> PERNAMBUCO. *Publicador Maranhense*, 23 jul. 1850, n. 987, f.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>669</sup> CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. 1978, p. 32.

No Maranhão não foi diferente. Como já apontei, o tráfico persistiu e assim como em outras províncias, mais uma vez a atuação inglesa se fez sentir, levando ao apresamento de embarcações envolvidas no tráfico, como se verá agora.

#### 4.4.1. O apresamento de navios no Maranhão

Com a promulgação da Lei de 7 de novembro de 1831 uma série de correspondências, avisos e portarias chegavam com ordens para que as autoridades provinciais atuassem no sentido de coibir o tráfico. Tais normas eram então reencaminhadas para as autoridades locais e permitiram o acesso a informações sobre algumas medidas de repressão realizadas no Maranhão<sup>670</sup>.

Em um ofício encaminhado ao Ministro dos Negócios da Marinha, o Presidente da Província confirmava o recebimento do Aviso de 29 de outubro de 1832, que recomendava o emprego de “enérgicas providências” para obstruir o contrabando e a mobilização dos vasos de guerra para que procedessem na forma da lei com as embarcações implicadas no tráfico<sup>671</sup>. A mesma providência seria tomada nos anos seguintes<sup>672</sup>.

O governo central também buscava auxiliar nas ações. Em resposta a uma solicitação da província do Maranhão, determinou o envio de uma escuna de guerra que seria responsável por “constante cruzeiro desde o rio Turi, ou antes, desde Peruana na província do Pará, até a barra da Tutóia, no Rio Parnaíba”, com o intuito de coibir o contrabando de escravizados e moedas falsas de cobre<sup>673</sup>.

---

<sup>670</sup> Em 1832, por exemplo, foram enviados ofícios aos juizes de paz de diversas localidades em que era recomendada a vigilância sobre o contrabando de escravizados da Costa da África. Entre as freguesias que confirmaram recebimentos estão as de: Rosário, Monção, Tutóia, Pastos Bons, Itapecuru, Santa Helena, São Bento, Nossa Senhora da Lapa e Pia e as vilas de Caxias, Vinhais, Guimarães e Alcântara. OFÍCIOS. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz (diversas datas). APEM.

<sup>671</sup> OFÍCIO informando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, ? de janeiro de 1833. Fl.61v-62, doc. 13. APEM.

<sup>672</sup> PORTARIA ao Comandante da escuna Dona Francisca. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, 11 de dezembro de 1834. Fl.66, doc.133. APEM; OFÍCIO informando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, 1 de agosto de 1835. Fl.90-90v, doc.28. APEM; PORTARIA ao Comandante do cúter nacional Bomfim. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, Maranhão, 4 de maio de 1835. Fl.129v, doc.328. APEM.

<sup>673</sup> AVISO de 24 de maio de 1833. Registro dos avisos, ofícios e ordens recebidos pelo Presidente da Província do Maranhão do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Livro: 1342 (1830-1843). Maranhão, 24 de maio de 1833. Fl.43v. APEM.

Autoridades locais também encaminharam algumas medidas. Num ofício enviado, em 1833, ao 1º Tenente Antônio Conrado, interino do cúter *Bomfim*, era solicitado o aumento da vigilância “a fim de evitar o contrabando de cobre e de escravos, tornado freqüente nos portos”<sup>674</sup>. Em 1834, o Presidente da Província ordenou ao Comandante da escuna *Dona Francisca* que colocasse em execução as instruções da Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha com relação à entrada no porto de navios envolvidos com contrabando de escravizados<sup>675</sup>.

Em 1835, o governo regencial determinava que entre as naus de guerra estacionadas na província, uma deveria ser deslocada para atuar na fiscalização com vistas a evitar o contrabando de cativos e a pirataria<sup>676</sup>. A missão foi delegada ao comandante do cúter nacional *Bomfim* que, ao navegar para o porto da vila de Turiaçu, deveria averiguar se “navios de escravatura” tinham aportado pela costa e capturá-los, caso algum fosse encontrado<sup>677</sup>.

Paralelo a isso os juízes de paz tentavam deixar o governante provincial a par dos casos de contrabando. Em 1832, o Juiz de Paz da freguesia de Guimarães informava ao Presidente da Província ter recebido uma denúncia de que havia, naquele distrito, uma embarcação com escravizados que estavam sendo vendidos clandestinamente. Diante do fato, ordenou que fossem examinadas a costa, rios e igarapés, entre Cururupu e Bacuri-Pauã e após as expedições foi constatado que a embarcação tinha a bordo “pretos novos” que seguiriam para a província do Pará<sup>678</sup>.

Essa mesma autoridade chamava atenção, posteriormente, para as dificuldades em realizar essa fiscalização. Afirmava que a extensão da costa facilitava o abrigo de embarcações que, segundo ele, geralmente, seguiam para São Luís e para o Pará<sup>679</sup>. Marley

<sup>674</sup> OFÍCIO ao 1º Tenente Antônio Conrado, interino do cúter Bomfim. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 70 (1830). Maranhão, 9 de novembro de 1833. Fl.119-1119v, doc. 252. APEM.

<sup>675</sup> PORTARIA ao Comandante da escuna Dona Francisca. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, 11 de dezembro de 1834. Fl.66, doc.133. APEM.

<sup>676</sup> OFÍCIO informando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, 1 de agosto de 1835. Fl.90-90v, doc.28. APEM.

<sup>677</sup> PORTARIA ao Comandante do cúter nacional Bomfim. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, Maranhão, 4 de maio de 1835. Fl.129v, doc.328. APEM.

<sup>678</sup> OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Guimarães. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Vila de Guimarães, 13 de julho de 1832. Cx:00529, maço 005381.APEM.

<sup>679</sup> OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Guimarães. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Vila de Guimarães, 7 de fevereiro de 1833. Cx:00531, maço 3390. APEM.

Silva enfatiza que, no que tange ao tráfico de escravizados, essas duas regiões tinham uma ligação significativa iniciada no século XVII e que persistiu nos séculos seguintes. Era comum navios vindos da África pararem primeiro em terras maranhenses e depois seguirem para o Pará. Assim como haver envio de navios do Maranhão, com escravizados, para o porto de Belém<sup>680</sup>.

Em alguns casos, o tráfico contava com a participação daqueles que, em tese, deveriam ser seus maiores críticos. O Juiz de Paz da freguesia de Santa Helena informava, no ano de 1833, que havia recebido notícias de que uma embarcação inglesa teria vendido em Pericumã uma porção de escravizados a José Gonçalves Teixeira<sup>681</sup>. A atuação de ingleses nessa atividade não era novidade. Marcelo Cheche, analisando a década de 1820, enfatiza que a ação dos “ingleses” no Maranhão contrapunha-se, de certa forma, à política britânica de combate ao comércio de escravizados<sup>682</sup>. Luís Henrique Dias Tavares recuperou o depoimento de Robert Hesketh, cônsul britânico no Maranhão, que admitia, em 1849, que,

todo o comércio do Brasil obedecia ao comando do capital inglês; que todos os manufaturados ingleses eram vendidos a crédito e a prazo; que todos os seus compradores eram ligados ao comércio de escravos; e que calculava os investimentos ingleses no Brasil em 5 milhões de libras, parte dos quais desviado para o comércio de escravos<sup>683</sup>.

As autoridades locais buscavam garantir meios para que a fiscalização fosse realizada e embora se tratassem de medidas espaçadas, ocorriam tentativas de evitar o contrabando. Em um ofício ao Juiz de Paz da vila de Guimarães o Presidente da Província ordenava que procedesse de forma rigorosa e informasse com urgência sobre a existência de escravizados africanos a bordo da escuna portuguesa *Maria*, vinda da ilha da Boa Vista<sup>684</sup>.

Nesse momento, Portugal ainda não tinha declarado ilegal o comércio ao sul do Equador e nem concedido um direito de busca mais amplo em suas embarcações às autoridades britânicas. Gilberto Guizelin afirma que “Depois da Grã-Bretanha, foi com Portugal que o Brasil mais se ateve na discussão da supressão do tráfico negreiro através do Atlântico Sul”. Esse autor destaca ainda que a utilização da bandeira portuguesa no

<sup>680</sup> SILVA, Marley. **Nas correntes do Atlântico Norte e Sul**. 2020, p.14.

<sup>681</sup> OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Santa Helena. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. Santa Helena, 12 de janeiro de 1833. Cx:0532, maço 3392.APEM.

<sup>682</sup> GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial**. 2010, p. 117.

<sup>683</sup> TAVARES, Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.129.

<sup>684</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila de Guimarães. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com os Magistrados. Livro: 469:1833-1837. Maranhão, 11 de agosto de 1835. P.275, doc.146. APEM.

contrabando de africanos se apresenta como um dos indícios de que após os primeiros anos da proibição do comércio atlântico de escravizados para o Brasil, ocorreu uma renovação dessa atividade<sup>685</sup>. Nesse sentido, Leslie Bethell destaca que “em meados da década de 30, súditos portugueses estavam mais envolvidos no comércio brasileiro de escravos do que em qualquer época anterior e, além disso, a bandeira e documentos portugueses eram usados em escala sempre crescente por comerciantes de outras nações”<sup>686</sup>.

Arlindo Caldeira destaca que, no que se refere a abolição do tráfico, Portugal “por razões internas e da lógica do comércio mundial, foi talvez o último dos países europeus a fazê-lo de forma consistente e seria também um dos últimos a pôr em letra de lei a proibição do trabalho escravo nos territórios coloniais”. Destaca ainda que as medidas empreendidas pelo marquês de Pombal, entre 1761 e 1763, visando abolição gradual do trabalho escravo se, por um lado, limitaram a escravidão no espaço português na Europa, por outro a deixaram intacta nos territórios ultramarinos. O resultado é que enquanto as pressões inglesas já mostravam resultados efetivos em outras nações nas primeiras décadas do século XIX, Portugal seguia como a única nação colonial que podia fazer legalmente o tráfico ao sul do Equador<sup>687</sup>. Daí a implicação de embarcações com bandeira portuguesa ser recorrente nos documentos que tratam sobre o contrabando de escravizados, inclusive no Maranhão.

As dificuldades para evitar o tráfico em terras maranhenses eram constantemente mencionadas, apesar de sempre haver embarcações designadas para combater o comércio ilegal de escravizados. Quando a escuna *D. Francisca*, responsável pela fiscalização na região, foi desarmada<sup>688</sup>, o brigue *Níger* parece ter ocupado seu lugar e, juntamente com o cúter *Bonfim*, realizava ações ou tentava realizar com o intuito de evitar o contrabando de escravizados. É claro que, considerando o tamanho da costa, seria muito difícil elas conseguirem evitar a ação dos traficantes.

Algumas autoridades pressionavam pelo cumprimento da Lei de 1831. Em ofício dirigido ao Presidente da Província do Maranhão, o promotor público da capital informava sobre a suspeita de que navios vindos de diferentes partes do Império eram responsáveis pelo

---

<sup>685</sup> GUIZELIN, Gilberto da Silva. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. In: **Almanack**. Guarulhos, n.05, p.123-144, 1º semestre de 2013, p.131-132.

<sup>686</sup> BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. 2002, p.128.

<sup>687</sup> CALDEIRA, Arlindo Manuel. **Escravos e traficantes no Império português**: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX. Lisboa: Esfera dos livros, 2016, p.229 e 237.

<sup>688</sup> OFÍCIO solicitando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, 12 de julho de 1837. Fl.115-115v, doc.29. APEM.

desembarque de africanos ilegalmente escravizados e solicitava medidas para evitar tais práticas<sup>689</sup>. Mas, o tráfico continuava.

Em 1837, o Presidente do Maranhão ordenava ao 1º Tenente do *Níger* que patrulhasse a costa até o Ceará, em busca de quem estivesse “empreendendo o criminoso tráfico de africanos”<sup>690</sup>. Essa embarcação foi responsável pela captura do brigue escuna portuguesa *Três irmãos*, de propriedade de José Antônio de Couto, apreendido “com indícios de ter a bordo pretos africanos para reduzi-los à escravidão”. Nela, foram encontrados nove indivíduos doentes, utensílios e mantimentos<sup>691</sup>. A embarcação foi encaminhada para a praia do Arsenal<sup>692</sup> e sua apreensão foi devidamente comunicada ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios<sup>693</sup>. O vice-cônsul português tentou interceder no caso, mas foi informado que o Aviso de 12 de julho de 1837, que permitia a entrada de cônsules portugueses nas embarcações apreendidas havia sido revogado<sup>694</sup>.

Aparentemente se referindo a esse caso, já que não menciona o nome da embarcação, o jornal *Chrônica Maranhense* publicizou um documento do governo provincial em que o presidente informava ao Juiz de Paz da Capital que, ao identificar uma embarcação portuguesa, fundeada na ponta da Fortaleza de São Marcos, suspeita de envolvimento no comércio ilegal de africanos, deu ordens ao comandante do brigue *Níger* para verificar sua situação e, caso necessário, apreendê-la. O Presidente da Província afirmava que “... se faz evidente que com o mais escandaloso desprezo da Lei, e em presença das autoridades

---

<sup>689</sup> OFÍCIO do Promotor Público da Capital. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 1 de outubro de 1838. APEM.

<sup>690</sup> PORTARIA do Presidente da Província ordenando ao 1º Tenente do brigue *Níger*. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 75 (1837-1838). Maranhão, 25 de setembro de 1837. Fl. 61v-62, doc. 449. APEM.

<sup>691</sup> OFÍCIO do juiz de paz do 1º distrito da capital. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. Maranhão, 24 de março de 1838. Cx.0541, maço 3429. APEM.

<sup>692</sup> PORTARIA do Presidente da Província ao encarregado do Arsenal. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 75 (1837-1838). Maranhão, 24 de março de 1838. Fl. 120v, doc.60. APEM.

<sup>693</sup> OFÍCIO informando ao Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Livro: 345 (1828-1860). Maranhão, 23 de março de 1838. Fl. 11v, doc.2. APEM.

<sup>694</sup> OFÍCIO informando ao vice-cônsul da Nação portuguesa. Maranhão, 24 de março de 1838. Fl. 120-121, doc.61. APEM. Não encontrei o Aviso mencionado, mas, apesar da revogação, essa não parece ter sido a única vez em que o vice-cônsul tentou interceder por traficantes portugueses. Ele fez a mesma solicitação após o brigue *Níger* ter seguido e apreendido uma escuna portuguesa, vinda da Costa Leste, por estar empregada no tráfico ilícito. Nesse caso, o pedido também foi negado pelas autoridades locais. OFÍCIO informando ao Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Livro: 345 (1828-1860). Maranhão, 14 de dezembro de 1839. Fl. 12-13v, doc. 6. APEM.

encarregadas de zelar na sua execução, aquela embarcação atreveu-se a exercer o referido contrabando”<sup>695</sup>.

O Juiz de Paz, no entanto, afirmou não ter encontrado indícios de ilegalidade e solicitou, ao Presidente da Província, que a embarcação fosse devolvida ao seu proprietário<sup>696</sup>. O pedido foi deferido<sup>697</sup> antes mesmo de os autos do processo criminal de investigação serem encaminhados, o que só ocorreu em 28 de abril de 1838<sup>698</sup>. Chama atenção o proprietário da embarcação residir em São Luís, mais um indício da continuidade da atuação de comerciantes locais nessa atividade.

Nem sempre se pode acompanhar o desdobramento das ações após a captura dos navios acusados de comércio ilícito<sup>699</sup>. Eram processos longos e, apenas em alguns casos, foi possível ter acesso a maiores detalhes. O apresamento da escuna *Firme*, em 1841, na ilha de Santana (pertencente atualmente ao município de Humberto de Campos), onde havia desembarcado 177 escravizados, foi um deles. Os cativos foram apreendidos e colocados sob a guarda do administrador do farol da referida ilha, que recebeu ordens de encaminhá-los para a capital<sup>700</sup>.

Em ordem ao Juiz de Paz do 1º distrito, o Presidente da Província informava que os africanos deviam ficar à disposição do governo, que seria responsável por disponibilizar-lhes

---

<sup>695</sup> OFÍCIO do juiz de paz do 1º distrito da capital. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. Maranhão, 3 de abril de 1838. Cx.0541, maço 3429. APEM.

<sup>696</sup> Jornal Crônica Maranhense, 16 abr.1838, n.28, f.1. Typ. I. J. Ferreira.

<sup>697</sup> OFÍCIO ao Juiz de Paz do 1º distrito da capital. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça. Livro 471 (1837-1840). Maranhão, 5 de abril de 1838. P.36, doc.27. APEM.

<sup>698</sup> OFÍCIO do juiz de paz do 1º distrito da capital. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. Maranhão, 3 de abril de 1838. Cx.0541, maço 3429. APEM.

<sup>699</sup> Em alguns casos, as capturas são apenas mencionadas, não sendo possível identificar nenhuma informação adicional. É o caso da escuna brasileira *Amália*, vinda de Angola, que foi retida, sob a supervisão do comandante das Forças Navais, para averiguar, se ela não estava empregada no tráfico de africanos e da solicitação feita pelo cônsul inglês de que a escuna *Rosa*, que veio de Bissau para Pernambuco, fosse investigada por suspeita de ter descarregado uma carga de escravizados no Maranhão. Henrique Dias Tavares menciona que John Randall, cônsul inglês em Boa Vista, informa que em 1842 o navio *Rosa* saiu da Ilha de Cabo Verde para o Maranhão com 180 cativos enviados pelo negreiro Caetano José Nozollini. Talvez se trate da mesma embarcação. Ver OFÍCIO ao Juiz de Paz do 1º distrito da capital. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça. Livro 471 (1837-1840). Maranhão, 20 de fevereiro de 1840. p.250, doc. 6. APEM; OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 30 de junho de 1841. APEM; TAVARES, Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. 1988, p.45.

<sup>700</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 9 de novembro de 1841. APEM.

sustento, auxílio de cirurgiões e vestimentas<sup>701</sup>. Para cobrir esses custos foi solicitado ao Tesouro Público a quantia de cem mil réis<sup>702</sup>.

Outras medidas foram tomadas com relação a esse caso: foi requerida a compra dos objetos necessários para o uso dos africanos<sup>703</sup>; uma das prisões da cadeia foi esvaziada para abrigar os sadios, que deveriam ser levados de 2 em 2 dias para se lavarem no rio que ficava próximo a cadeia e os doentes foram direcionados para o hospital militar<sup>704</sup>. Tudo foi encaminhado com certa agilidade entre os dias 9 e 22 de novembro de 1841.

Em ofício encaminhado ao Presidente da Província, o vice-cônsul português dava mais detalhes sobre o ocorrido e notícias sobre o desfecho do processo da escuna *Firme*. Dizia-se favorável ao ato judicial que decidiu que os oficiais da escuna não fossem punidos e solicitava a libertação dos africanos que, nesse momento, estavam na Casa de Correção. De acordo com sua exposição, os pretos seriam de Cacheu e Bissau e a escuna seguia para a ilha de Cuba, tendo se desviado da rota por causa da violência das marés, o que ocasionou o naufrágio da referida embarcação, portanto, solicitava que os africanos lhe fossem entregues para que fossem encaminhados ao seu local de origem<sup>705</sup>. Mas, um dia antes, da sua solicitação o Presidente da Província informava ao Prefeito<sup>706</sup> da capital que os africanos capturados deveriam ser encaminhados para a tutela do Juiz distribuidor, que ficaria responsável por sua inspeção e guarda<sup>707</sup>.

É provável que os africanos da escuna *Firme* tenham sido cedidos a terceiros e, como tantos outros, incorporados aos plantéis de cativos. Como já pontuei, se a nova legislação poderia causar imensos prejuízos aos que continuaram envolvidos com o tráfico, nem sempre o destino dado aos africanos capturados nas embarcações era a liberdade.

---

<sup>701</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 18 de novembro de 1841. APEM.

<sup>702</sup> Idem.

<sup>703</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 22 de novembro de 1841. APEM.

<sup>704</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 20 de novembro de 1841. APEM.

<sup>705</sup> OFÍCIO do Vice-Cônsul português. Secretaria do Governo (1728-1914). Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão dos Consulados (1826-1850. Consulado de Portugal no Maranhão, 11 de novembro de 1841; 27 de novembro de 1841; 13 de janeiro de 1842. APEM..

<sup>706</sup> A Lei Provincial nº79, de 26 de julho de 1838, versava sobre a organização da Polícia e definiu que as comarcas teriam um prefeito e um secretário de prefeitura; os termos um subprefeito e os distritos tantos comissários de polícia quanto o respectivo prefeito julgasse necessário. Ver APEM. Guia de Fundos e Coleções do Arquivo Público do Estado do Maranhão. São Luís: SECTUR, 2017, p.49.

<sup>707</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 12 de janeiro de 1842. APEM.

Nesse mesmo período outra embarcação também havia sido apresada na ilha de Santana, o que pode indicar que essa era uma área de desembarque clandestino, usada com frequência. Nesse caso, foram apreendidos 155 africanos boçais, que haviam desembarcado da escuna *Pirene* e foram encontrados em “terras da capital”<sup>708</sup>.

Em um ofício encaminhado ao Ministério dos Negócios Exteriores, o Presidente da Província do Maranhão dava detalhes do ocorrido e das providências tomadas. Além dos africanos, toda a tripulação, o comandante e o piloto ficaram sob a responsabilidade do Prefeito que os destinou à Casa de Correção da cidade. Com relação aos primeiros, apesar do “bom trato” que teriam recebido na prisão, 28 tinham falecido, restando apenas 127 vivos<sup>709</sup>. Não há como saber se as mortes seriam em decorrência das precárias condições da viagem ou do alojamento em que se encontravam atualmente. Talvez fosse resultado de ambos.

O documento informava que nenhum africano havia sido roubado e os que haviam morrido tinham sido sepultados após o exame do Juiz de Paz, de médicos e comandantes da Guarda<sup>710</sup>. Tal ênfase, provavelmente, pretendia descartar a hipótese de fraude, algo que não era incomum, como já demonstrei.

Não foi possível identificar a procedência da embarcação, mas o vice-cônsul português foi informado e, de acordo com o Presidente da Província, “tractou de reclamar tanto os compreendidos na importação, como os importados”, o que sugere que os envolvidos fossem portugueses. O ofício não especifica a data da apreensão, assim, não é possível saber a quanto tempo os envolvidos estavam em São Luís, mas, considerando a data da correspondência trocada com o representante português (a última havia sido enviada em 27 de novembro de 1841), o fato tinha ocorrido há pelo menos um mês. No relato ao Ministério, o Presidente da Província, informava, ainda que “hoje achão-se os marinheiros soltos e presos os importadores” e que estava esperando “a sentença de pronúncia” para poder efetuar a distribuição dos africanos de acordo com o definido na legislação<sup>711</sup>.

Não encontrei o registro dessa embarcação na Database e nenhuma notícia nos jornais sobre o caso. Não foi possível saber o desfecho do processo e muito menos se os envolvidos foram punidos. Mas, em 1842, o Juiz de Direito da 2ª vara Criminal da Capital solicitava autorização para entregar os africanos libertos, que se encontravam na Casa de Correção, aos

---

<sup>708</sup> OFÍCIO informando sobre a apreensão, em terras do município desta capital, de cento e cinquenta e cinco africanos boçais. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 23 de dezembro de 1841. Fl. 24v-25, doc. 21. APEM.

<sup>709</sup> Idem.

<sup>710</sup> Idem.

<sup>711</sup> Idem.

“licitantes”<sup>712</sup>. Em um ofício encaminhado ao Juiz de Direito e dos Feitos da Fazenda, no ano de 1846, o Presidente da Província requeria informações sobre os contratos de locação dos africanos apreendidos na Ilha de Santa Anna, que haviam sido distribuídos na capital, no ano de 1842<sup>713</sup>. Provavelmente, entre eles estavam os das escunas *Firme e Pirene*.

Apesar das informações incompletas, esses casos comprovam tanto a continuidade do tráfico transatlântico de escravizados para o Maranhão<sup>714</sup>, quanto permitem visualizar alguns aspectos desse comércio e das ações de repressão a ele. Ao longo da década de 1840, as autoridades imperiais reforçavam a necessidade de evitar o contrabando. Em Aviso de 15 de abril de 1841, o Imperador determinava ao governo da Província do Maranhão que prestasse socorro às embarcações responsáveis por cruzar a costa do Império, “para impedir contrabandos de africanos, pau-brasil e quais outros objetos”<sup>715</sup>.

No ano seguinte, um novo Aviso, emitido pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, em 22 de novembro de 1842, requeria que se providenciasse “por todos os meios ao seu alcance, que os criminosos por infração dos Tratados e Leis, que violam o tráfico de negros, se não evadam das prisões, e sejam efetivamente punidos”. Tal solicitação tentava evitar abusos das autoridades britânicas. De acordo com o documento, como havia constantes reclamações em virtude dos cruzadores ingleses reterem, a bordo de suas embarcações, súditos brasileiros envolvidos no tráfico até o julgamento pela Comissão, a idéia era garantir o cumprimento da lei para que os britânicos não tivessem “justo motivo de queixa das autoridades do Império”<sup>716</sup>.

---

<sup>712</sup> OFÍCIO do Juiz de Direito da 2ª vara da capital. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Correspondências recebidas do Presidente da Província do Maranhão das Autoridades de Justiça (1823-1850). Maranhão, 11 de janeiro de 1842. APEM.

<sup>713</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 473: Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com os Magistrados (1845-1847). 14 de setembro de 1846. Fl 86v, doc. 161. APEM.

<sup>714</sup> Alguns autores apontam para esse aspecto. José Maia afirma que o último embarque direto da África para o Maranhão foi em 1846, tese corroborada por Marley Silva. Ver BEZERRA NETO. José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**: (séculos XVII-XIX). 2ª edição. Belém: Ed. Paka-Tatu, 2012, p.67. SILVA, Marley Antonia Silva Da. **A Extinção Da Companhia De Comércio e o Tráfico de Africanos para o Estado Do Grão-Pará e Rio Negro**, 2012. Agradeço imensamente à historiadora Marley Silva por ter me cedido os dados por ela compilados a cerca do tráfico transatlântico de escravizados para o Maranhão e Grão-Pará na VOYAGES: The Trans-Atlantic slave data base. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org>.

<sup>715</sup> AVISO do dia 15 de abril de 1841. Série dos Registros dos Avisos, Portarias, Ofícios, Ordens e Circulares recebidos pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1913). Livro 1342: Avisos recebidos do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha (1830-1843). Maranhão, 21 de Maio de 1841. Fl. 147, doc. 9. APEM.

<sup>716</sup> OFÍCIO ao Presidente da Província. Série dos Registros dos Avisos, Portarias, Ofícios, Ordens e Circulares recebidos pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1913). Livro 1343: Ofícios recebidos do Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Justiça (1830-1845). 22 de Novembro de 1842. Fl. 123 – 123cv. APEM.

Mesmo assim, os traficantes continuavam se arriscando. Entre os registros que encontrei, nenhum caso foi tão controverso quanto o envolvendo o roubo de 58 africanos que estavam a bordo de uma sumaca aprisionada, nos mares da África, pela corveta inglesa *Alert*. Sofrendo com os ventos contrários e problemas técnicos, além da falta de víveres e mantimentos, a embarcação teria vindo à procura de um porto mais próximo, na costa do Brasil, e acabou aportando em São Luís, ficando encalhada em um igarapé, em janeiro de 1846<sup>717</sup>.

Diante do ocorrido, o cônsul inglês Roberto Falcone Corbert teria requisitado verbalmente ao Presidente da Província, João José de Moura Magalhães, a permissão para fornecer-lhes os mantimentos e socorros necessários, o que prontamente foi atendido, apesar do navio ter sido declarado em quarentena, pois, além de não ter carta de saúde e trazer africanos à bordo, um deles havia morrido durante a viagem<sup>718</sup>.

A autoridade inglesa não informou a nação a que pertencia a referida sumaca, alegando não terem sido encontrados bandeira, nem papéis. Após averiguações feitas pelo Chefe de Polícia foi constatada a presença de brasileiros e portugueses a bordo. Diante da possibilidade de alagamento da sumaca, o representante britânico solicitou autorização para transferir os africanos para outra embarcação. Mas, na mesma noite, o chefe de Polícia informou que eles haviam sido roubados<sup>719</sup>.

A ação foi ousada! O *Jornal Caxiense*<sup>720</sup>, em sua edição de 11 de abril de 1846, publicou o depoimento prestado pelo capitão da embarcação, Tenente Edward Wasey, no dia 4 de janeiro daquele ano. De acordo com o relato dele, a sumaca, com 58 africanos e cerca de 15 tripulantes, havia sido apresada em 1 de novembro de 1845 pelo navio britânico *Alert* e a ele foi entregue para ser levada à Serra Leoa. Informou que apenas 4 tripulantes da embarcação apreendida, sendo um deles o capitão, haviam permanecido a bordo, os demais tinham ficado no *Alert*, mas haviam fugido assim que aportaram, não havendo pistas do destino deles<sup>721</sup>.

---

<sup>717</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 15 de janeiro de 1846. Fl. 37- 40, doc. 1. APEM.

<sup>718</sup> Idem.

<sup>719</sup> Idem.

<sup>720</sup> O *Jornal Caxiense*, como o próprio nome sugere, circulava na cidade de Caxias, segunda cidade mais importante da província.

<sup>721</sup> QUESTÃO AFRICANA. *Jornal Caxiense*. 11 abr. 1846. Nº 6, F.1. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

Em seu depoimento, o Tenente Wasey informou que um africano morrera durante a viagem e o único que não fora roubado tinha entre 6 e 7 anos. Ele não estava a bordo no momento do assalto, mas, de acordo com sua tripulação, os demais africanos teriam sido levados “por volta das 10 horas pouco mais ou menos da noite tirados de bordo desta embarcação por homens armados e fingindo-se fardados, dos quais seis entraram na embarcação e um deles vinha com a insígnia de Sargento de tropa de linha”. Enfatizou que o cônsul tinha lhe informado que o Presidente da Província enviaria alguma força para bordo, portanto, ao sair “deixou ordem a sua tripulação que caso viesse alguma força ou guarda de soldados deixasse-os entrar e que por essa razão é que a tripulação consentiu no embarque de tais homens que levaram os escravos”<sup>722</sup>.

Tudo indica que os envolvidos tinham acesso a informações privilegiadas, tanto que os invasores teriam se identificado, para os soldados ingleses, como membros da guarda do governo, sem, no entanto, apresentarem ordem por escrito. O capitão inglês disse, ainda, que os assaltantes vieram por terra e “que a tripulação a princípio recusara a entregar os africanos, mas que depois cederam as intimidações do tal que figurava como sargento”<sup>723</sup>. Parece que as tentativas de assaltos a embarcações aprisionadas não eram incomuns. Os historiadores Dale Graden e Paulo de Jesus relatam um caso similar em Salvador, no ano de 1848, quando um grupo de 60 homens tentou invadir a embarcação negreira *Bella Miquellina*, que havia sido capturada por um navio britânico. Mas, diferente do episódio ocorrido em território maranhense, dessa vez, os assaltantes não tiveram êxito<sup>724</sup>.

A ausência do Tenente Warcy na embarcação, por achar-se em terra, foi duramente criticada pelo Presidente da Província, que considerava que se ele estivesse à bordo, talvez o roubo não houvesse ocorrido. Essa autoridade também fez críticas ao cônsul inglês, que, não devia ter convidado o capitão para sair da embarcação, já que essa estava em quarentena<sup>725</sup>.

Foram emitidas ordens para que não se economizassem esforços para a apreensão dos africanos. Destacamentos foram colocados em certos pontos para impedir que eles fossem transportados para o interior, onde, segundo o Presidente da Província, seria difícil, encontrá-los,

não só pella facilidade que havia de os ocultar e como porque, infelizmente, convêm dizer, para a imoralidade [?] de que a população engraja e simpatiza com a

<sup>722</sup> QUESTÃO AFRICANA. Jornal Caxiense. 11 abr. 1846. Nº 6, F.1. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>723</sup> Idem.

<sup>724</sup> GRADEN, Dale T. e JESUS, Paulo César Oliveira de. *Bella Miquellina*. 2014, p.62.

<sup>725</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 15 de janeiro de 1846. Fl. 37- 40, doc. 1. APEM.

escravatura, seja ou não adquirida por contrabando, ou por qualquer outro meio desonesto e ilícito<sup>726</sup>.

Ofício-circular foi encaminhado a diversos subdelegados, informando sobre o roubo e solicitando diligências, caso necessário. No dia 6 de janeiro, o cônsul inglês requereu permissão para que o tenente e os marinheiros ingleses, que compunham a tripulação, embarcassem em um navio britânico, o que foi atendido, tendo eles seguido, juntamente com um menor africano, para Liverpool no dia 10 do referido mês<sup>727</sup>.

A sumaca foi desencalhada do lugar em que estava e conduzida para a área em frente ao antigo Arsenal de Marinha, onde ainda se conservava. Para a autoridade maranhense havia indícios de que a embarcação apresada era brasileira,

tanto pela sua construção, como por que a sua tripulação, quando foi apresada compunha-se de quinze pessoas, que eram portugueses, como acenou o Tenente Warcy, onze das quais ficaram a bordo da curveta Alert, e até vagamente ouvi dizer que pertencia um fulano Maya dessa Corte<sup>728</sup>.

As investigações continuaram e todas as informações eram repassadas ao Ministério de Negócios Estrangeiros. As diligências realizadas nos sítios, praias e matas da ilha se mostraram infrutíferas. Mas apareceram indícios de que alguns africanos roubados estavam em um armazém pertencente ao negociante Domingos Silva Porto. Nada foi encontrado na casa comercial, mas foram informados que a canoa *Peniche*, daquele estabelecimento, havia levado- os para o interior da província<sup>729</sup>.

O capitão de Polícia, Profiro José da Cunha, responsável por encontrar essa canoa, também não teve êxito e ainda denunciou o 2º Suplente de Delegado, Raimundo de Oliveira Brito, de ter agido para desviá-lo de sua missão. Acusou-o de estar envolvido em atividades ilícitas: “o dito Delegado coagira a um certo Luiz Queimado para lhe entregar alguns africanos que havia roubado aos primitivos roubadores, dos quais não dá conta”. Devido a denúncia, o suplente de Delegado foi demitido de seu cargo, mas nada foi esclarecido<sup>730</sup>.

---

<sup>726</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 15 de janeiro de 1846. Fl. 37- 40, doc. 1. APEM.

<sup>727</sup> Idem.

<sup>728</sup> Idem.

<sup>729</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 28 de janeiro de 1846. Fl. 40 v – 43, doc. s/n.

<sup>730</sup> QUESTÃO AFRICANA. Jornal Caxiense. 11 abr. 1846. Nº 6, F.1. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

Domingos Silva Porto, além de comerciante, era vice-cônsul d'Áustria e, posteriormente, figuraria em uma lista de “notáveis do comércio do Maranhão”<sup>731</sup>. A falta de provas mais contundentes, no entanto, não impediu sua prisão sob a acusação de ter comprado alguns daqueles africanos que haviam sido roubados, transportando-os para o interior da província. Ele foi solto após pagamento de fiança<sup>732</sup>. Não deixa de ser significativo que um integrante da elite local fosse preso por acusação de envolvimento no tráfico, o que indica uma mudança em curso a cerca do status do traficante.

A notícia do roubo de africanos havia se espalhado e apesar do Presidente da Província ter afirmado que havia “simpatia” da população com a escravatura, fosse ou não adquirida por contrabando, Dona Maria Thereza Teixeira Belfort – proprietária da fazenda de gado, denominada São Bernardo, na vila de N. S. do Rosário – enviou um ofício à polícia comunicando que lhe chegara à notícia de terem aparecido dois pretos boçais na sua propriedade. Pareciam-lhe ser dos roubados da sumaca apreendida pelos ingleses e solicitou que fossem feitas averiguações<sup>733</sup>. Após investigação, foi constatado que os dois pretos eram africanos, mas não pertenciam a sumaca, tendo sido, então, entregues a seus senhores<sup>734</sup>.

Enquanto isso se dava, em novo ofício ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, o Presidente da Província fazia críticas ao cônsul inglês, o qual, de acordo com o Chefe de Polícia, recusava-se a prestar os esclarecimentos que lhe eram pedidos sobre o roubo dos africanos a bordo da mencionada sumaca, apresada pela Marinha Britânica<sup>735</sup>.

Uma guinada no caso ocorreu com o recebimento de uma carta de Agostinho Antonio de Mesquita, de 28 de janeiro de 1846. O autor se dizia capitão da sumaca aprisionada, cujo nome seria *Bom Sucesso*, e declarava ser o autor do roubo dos africanos<sup>736</sup>. Afirmava que,

<sup>731</sup> Essa lista foi formulada por César Marques. Poucos anos depois Domingos Silva Porto será responsável pela criação da primeira empresa de navegação a vapor no Maranhão. MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão**. 2008, p.361.

<sup>732</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 20 de fevereiro de 1846. Fl. 43 – 43v., doc. 5. APEM.

<sup>733</sup> OFÍCIO de dona Maria Thereza Teixeira Belfort. Polícia Civil/Secretaria de Polícia (1842-1892). Correspondências recebidas pelo Chefe de Polícia do Maranhão de diferentes particulares (1843-1846). Sua casa, 2 de fevereiro de 1846. APEM.

<sup>734</sup> OFÍCIO de José da Costa Santos. Polícia Civil/Secretaria de Polícia (1842-1892). Correspondências recebidas pelo Chefe de Polícia do Maranhão de diferentes particulares (1843-1846). Fazenda Timbotiba, 7 de fevereiro de 1846.

<sup>735</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 1º de março de 1846. Fl. 43v – 44, doc. 6. APEM.

<sup>736</sup> Agostinho Antônio de Mesquita deixou duas cartas de igual teor, uma encaminhada ao Presidente da Província e outra que deveria ser publicada na imprensa quando ele deixasse a cidade, em que detalhava o que supostamente teria acontecido. A mesma teria sido publicada originalmente no Correio Maranhense, do qual não

após aportar no Maranhão, percebeu que não receberia a proteção esperada das autoridades brasileiras. Isso o levava a fugir com os três marinheiros. Disse que voltara para buscar os africanos das mãos de quem os havia roubado dele:

Tirei os meus escravos das mãos dos ladrões que nos tinham roubado pela força e que de mais a mais queriam enforcar-me em Serra Leoa. Meu procedimento, pois, não é criminoso, nem pode ser reprovado por quem for amigo da Justiça, e as pessoas que me deram socorro são dignas de louvor<sup>737</sup>.

Afirmava ter se retirado da cidade com os africanos e que alguns teriam sido utilizados para pagar os marinheiros e uns forros que o acompanharam, outros fugiram e alguns teriam morrido de diarreia. Criticava as autoridades locais e finalizava afirmando que iria para o Sul, onde “farei saber pelas gazetas que a lei da pirataria feita pelo parlamento da Inglaterra é respeitada pelas autoridades do Maranhão”<sup>738</sup>. O Presidente da Província, no entanto levantou dúvidas sobre essa versão, conjecturando que tanto poderia ser verdade, quanto uma estratégia para desviar o foco dos verdadeiros culpados<sup>739</sup>.

Mesmo com a mudança de governante, as investigações continuaram. Em agosto de 1846, o novo presidente, Joaquim Franco de Sá, informou ao Ministério de Negócios Estrangeiros sobre a apreensão de um menor africano pela polícia de Rosário, suspeito de ser da referida sumaca apresada<sup>740</sup>. De acordo com a descrição, parecia tratar-se de uma criança muito pequena, que foi incapaz de responder aos questionamentos sobre o roubo efetuado. O presidente enfatizou, ainda, as dificuldades para a repressão ao tráfico e expressava sua esperança na colonização:

O tempo, o progresso da civilização e o desenvolvimento de um sistema de colonização em grande escala são os únicos meios capazes de combater vantajosamente: os simples esforços da Polícia e Justiça aplicados contra um ou outro facto, por maiores que eles sejam, quaes os que por occasião do ocorrido neste Província, forão empregados, são de ordinário insuficientes, e infructiferos; tem-no

---

encontrei nenhum exemplar, e depois reproduzida no Jornal Caxiense. Ver QUESTÃO AFRICANA. Jornal Caxiense. 11 abr. 1846. Nº 6, F.1. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>737</sup>CARTA de Agostinho Antonio de Mesquita. Jornal Caxiense. 11 abr. 1846. Nº 6, F.2. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital.

<sup>738</sup> Idem.

<sup>739</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 11 de março de 1846. Fl. 44 – 44v, doc. 6. APEM.

<sup>740</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 1º de agosto de 1846. Fl. 46v – 47, doc. 4. APEM. Idem. Maranhão, 1º de agosto de 1846. Fl. 46v – 47, doc. 4.

vido talvez em todo o Império, e em todo o lugar que teve a desgraça de admitir o trabalho servil como instrumento principal da sua indústria<sup>741</sup>.

Embora não especifique, deve referir-se a colonização estrangeira, alternativa que se tornará preponderante na segunda metade do século XIX, sendo vista praticamente, como a principal opção para a substituição do braço escravizado no país<sup>742</sup>.

O processo em torno desse roubo arrastou-se por anos e a pressão britânica parece tê-lo feito voltar à tona algum tempo depois. Em março de 1849, o presidente Herculano Ferreira Pena defendia-se da acusação de omissão feita pelo cônsul britânico na corte. Afirmava que as autoridades tinham tomado todas as medidas cabíveis

Desde que foi cometido o roubo deu ele todas as providencias, que legalmente podia dar para que fossem descobertos e punidos os autores de tal delicto, e tomados os africanos, e se eles não tem tido ate hoje um resultado satisfatório, sendo, como foram, absolvidas pelos juizes as pessoas contra quem se intentou o competente processo, provêm isso de varias causas já apontadas nos officios a que me refiro, que não podem ser facilmente recorridas pelos esforços das principais autoridades<sup>743</sup>.

O documento em questão apontava para a absolvição de implicados, aspecto sobre a qual não consegui avançar, e para a continuidade da prisão de dois africanos capturados como suspeitos de fazerem parte do carregamento subtraído. Além disso, trazia um fato novo:

apresenta-se um sujeito que os reclama como seus escravos, alegando havê-los comprado à outros que os tivera por herança, e com quanto haja razão para crer-se que é isto uma nova fraude cometida pelos interessados neste negocio, parece que o Governo da Província nada pode resolver sobre o destino dos ditos africanos, enquanto pelos meios competentes se não provar a nulidade do titulo de venda, no que se empenha atualmente a Policia por mim conciliada<sup>744</sup>.

De acordo com o relato feito pelo Chefe de Polícia, na noite de 7 de outubro de 1848, foram capturados por uma patrulha dois pretos de nomes Fernando e Alexandre, que diziam ser africanos fugidos de Caxias, da casa do Tenente Coronel Hermenegildo da Costa Nunes,

<sup>741</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 13 de março de 1847. Fl. 48 – 49, doc. 1. APEM.

<sup>742</sup> Idem.

<sup>743</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 28 de março de 1849. Fl. 57 – 58, doc. 4. APEM.

<sup>744</sup> Idem.

que passou a reclamá-los como de sua propriedade, alegando tê-los comprado de José Corrêa de Faria, na cidade de S. Jozé, Comarca de Caxias<sup>745</sup>.

A polícia realizou averiguações e nomeou um curador para interrogar os africanos que declararam serem dos roubados na sumaca apreendida em 1846<sup>746</sup>. As autoridades conseguiram comprovar que o suposto proprietário apresentara documentos falsos, uma vez que não havia registros do título de venda e nem o imposto de meia siza, supostamente pago, constava nos livros da Coletoria. Ao relatar o caso ao Ministério de Negócios Estrangeiros, o Presidente da Província reiterava ainda que o cônsul inglês participara de todos os interrogatórios estando a par dos procedimentos, o que denota uma clara preocupação com as autoridades e as pressões inglesas<sup>747</sup>.

Em 1851, uma nova reviravolta. Nomes até então não mencionados surgem envolvidos com esse roubo. Um documento, não muito legível, permite saber que dois africanos foram presos pela Polícia, em São Luís, e disseram ter chegado de Caxias para impetrar uma petição ao cônsul britânico, visto terem sido “reduzidos a escravidão pelo Coronel Izidorio Jansen Pereira que furtivamente os tirou a bordo da sumaca depositando em casa de sua mãe e depois os vendeu em Caxias a Hermenegildo da Costa Nunes”<sup>748</sup>. A denúncia referia-se a membros de uma das famílias mais ilustres da elite local. O mencionado coronel era filho de Anna Jansen, uma das pessoas mais ricas e influentes do Maranhão à época<sup>749</sup>. Não foi possível saber o desfecho desse episódio, nem se foram comprovadas as acusações à família Jansen Pereira.

Esse caso comprova como o tráfico de africanos continuou nos anos de 1840, apesar de ser negado pelas autoridades. O Presidente da Província, Antônio Joaquim Álvares do Amaral, ao mencionar a crise econômica provocada pela queda nos preços do algodão, segundo ele, agravada pela Balaiada e a “falta de braços” afirmava:

---

<sup>745</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 4 de outubro de 1849. Fl. 59 – 59v, doc. 9. APEM.

<sup>746</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 12 de abril de 1850. Fl. 97 – 97 v, doc. 101. APEM.

<sup>747</sup> OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 4 de outubro de 1849. Fl. 59 – 59v, doc. 9. APEM.

<sup>748</sup> OFÍCIO do Presidente da Província. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 19 de agosto de 1851. Fl. 201 v, doc. 34. APEM

<sup>749</sup> SAMPAIO, Eliane Silva. **Um estudo sobre gênero no Brasil do século XIX: O caso Anna Jansen, a Rainha do Maranhão.** Dissertação. Escola de Educação e Gestão. Programa de Pós-Graduação em Contabilidade. Universidade do Minho. Portugal: 2015, p. 77.

é por todos sabido, e ninguém contesta, que depois que se aboliu o comércio da escravatura **não tem essa província recebido escravos de contrabando**, entretanto que a mortalidade dos que haviam não tem sido pequena, apesar do melhor tratamento que se lhes tem dado<sup>750</sup>. (Grifos meus).

Como já pontuei, afirmações como essa levaram autores a defenderem ou apenas reproduzirem essa proposição, mas, como ficou claro, a província não deixou de receber escravizados pelo tráfico transatlântico após sua proibição em 1831. Regina Faria levanta a hipótese de que africanos “entravam no Porto de São Luís como negros já escravizados, vindos de outras províncias, mas provavelmente eram procedentes de algum desembarque clandestino”<sup>751</sup>. José Maia Bezerra Neto também enfatiza esse aspecto ao analisar o tráfico interprovincial de escravizados no Pará, a partir de 1850:

Os traficantes desembarcariam africanos boçais no litoral paraense, porque os poderiam despachar legalmente, através da navegação de cabotagem, entre as províncias brasileiras por conta do tráfico interprovincial, como se fossem escravos dessa ou daquela província, ou como cativos e africanos livres membros da tripulação desses navios, portando passaportes falsos<sup>752</sup>.

A entrada ilegal de africanos escravizados, após 1831, deve ser um dos elementos que contribuíram para a elevada participação de pessoas nessa condição jurídica, na contagem da população da província do Maranhão. Regina Faria aponta que, em 1841, correspondiam a 51,6%, “indicando que a participação do trabalho escravo fora mantida sem grandes alterações, apesar da crise da agroexportação ter se iniciado com a queda nos preços dos produtos e a tendência declinante no volume das exportações do algodão e do arroz”<sup>753</sup>.

Alguns anos mais tarde essa predominância ainda era marcante. Analisando a posse de escravizados no interior do Maranhão, Renato Marcondes afirma: “Quando analisamos a população em 1848 notamos características fortemente marcadas pelo dinamismo anterior tanto em termos da razão de sexo como em relação à participação dos em vida ativa”<sup>754</sup>. Segundo ele, não obstante o quadro geral de declínio da economia, no período analisado, em

<sup>750</sup> FALLA que recitou o Presidente da Província do Maranhão, Antônio Joaquim Alvares do Amaral, na abertura da Assembleia Legislativa da mesma província em 28 de julho de 1848. Maranhão: Typ. da Temperança, 1848. APEM.

<sup>751</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.99.

<sup>752</sup> BEZERRA NETO. José Maia. O africano indesejado: combate ao tráfico, segurança pública e reforma civilizadora (Grão-Pará, 1850-1860). *Afro-Ásia*, 44 (2011), 171-217, p.195.

<sup>753</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.91.

<sup>754</sup> O autor analisou os Mapas e Relações de escravos do ano de 1848 das seguintes localidades: Bure (?), Caxias, Codó, Cortes, Iguará, Itapecuru-Mirim, Mearim, Miritiba, Tutóia e Viana. MARCONDES, Renato Leite. Posse de cativos no interior do Maranhão (1848). 2005, p. 172 e 183.

alguns casos mais marcados pela cultura do algodão as médias aproximaram-se da realidade açucareira do Recôncavo, salientando a força da *plantation* algodoeira no Maranhão e, com certeza a continuidade da necessidade do braço cativo e do tráfico.

Ao mesmo tempo, apesar da convivência de alguns setores, as autoridades locais atuaram na repressão ao comércio ilegal desde as primeiras medidas que impuseram restrições a essa atividade, em 1815. Porém, é impossível mensurar o seu grau de comprometimento, assim como os resultados práticos das medidas tomadas.

A continuidade do tráfico ao longo da década de 1840 culminou com a decretação do Bill Aberdeen<sup>755</sup>, deixando evidente o prosseguimento das pressões inglesas. Mas, também é possível identificar uma lenta mudança de mentalidade. Se, por um lado ele, continuava, por outro começavam a surgir frestas que possibilitaram a proibição desse comércio em definitivo, com a Lei Eusébio de Queiróz, em 1850.

No Maranhão, em resposta a uma Circular do Ministério dos Negócios da Justiça, emitida em 18 de janeiro de 1851, o Chefe de Polícia informava que não tinha havido nenhuma apreensão de africanos, nem de embarcações envolvidas no tráfico desde maio de 1850 até a data do referido documento, ou seja, em 28 de fevereiro de 1851<sup>756</sup>. Mas, ainda há registros de denúncias de desembarques clandestinos de africanos na província, em anos posteriores, como apontou Flávio Gomes, ao mencionar duas acusações feitas aos diretores da Cia. de Mineração de Maracassumé, de importarem ilegalmente africanos. Da primeira, em 1856, cerca de 500 a 600 africanos, teriam sido desembarcado na costa do Maranhão, entre os rios Turiaçu e Gurupi, num local chamado “Ilha das Enxadas” no ano de 1856<sup>757</sup>.

Dois anos depois, uma nova denúncia. Em documento ao Ministro da Justiça, em fins de 1858, o Presidente da Província alertava para a existência de africanos recém desembarcados trabalhando naquela mesma companhia. Essas informações teriam sido repassadas por soldados que tinham ido à região em busca de quilombos e identificaram haver “empregados nos trabalhos das minas diversos africanos inteiramente boçais”<sup>758</sup>.

Apesar desses episódios, à medida que o século avançava, o Maranhão foi se distanciando do papel de comprador de escravizados e assumia uma nova função, a de

<sup>755</sup> O Bill Aberdeen tornou legal o apresamento de navios negreiros de qualquer nacionalidade pela Marinha britânica e autorizava o julgamento da tripulação nos tribunais ingleses. Para sua descrição e conseqüências no Brasil ver 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, Conselho Editorial, 2002.

<sup>756</sup> OFÍCIO. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 28 de fevereiro de 1851. Fl.175, doc. 34. APEM.

<sup>757</sup> GOMES, Flávio dos Santos. **A hidra e os pântanos**. 2005, p. 187-188.

<sup>758</sup> Idem.

provedor, para as regiões do Brasil que vivenciavam um cenário de expansão econômica. O aumento da saída de escravizados fica nítido nos números abaixo:

**TABELA 30 - EXPORTAÇÃO DE ESCRAVIZADOS DO MARANHÃO (1846-1858)**

Ano	Número de escravizados
1846 – 1847	140
1847 – 1848	76
1848 – 1849	62
1849 – 1850	38
1850 – 1851	47
1851 – 1852	199
1852 – 1853	199
1854 – 1855	195
1855 – 1856	676
1856 – 1857	1361
1857 – 1858 (só 6 meses)	881
<b>Total</b>	<b>3.874</b>

Fonte: RELATÓRIO do Exmº Presidente Dr. Francisco Xavier Paes Barreto apresentado ao Exmº Sr. Vice-Presidente João Pedro Dias Vieira ao passar-lhe a administração no dia 13 de abril de 1858. Maranhão: Typ. da Temperança, 1858.

Regina Faria afirma que, a partir de 1840, ocorreu uma mudança significativa na composição populacional do Maranhão, tanto que em 1861 os escravizados correspondiam a apenas 27,1% da população da província<sup>759</sup>. Assim, a questão da falta de braços e do tráfico interprovincial passou a ser pauta de debates políticos e econômicos na província nas décadas seguintes. A análise desse aspecto, no entanto, ficará para um próximo trabalho...

<sup>759</sup> FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. 1998, p.91.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciei este trabalho objetivando comprovar que o Maranhão persistiu no tráfico transatlântico de escravizados, apesar das medidas tomadas no sentido de por fim a essa atividade econômica na primeira metade do século XIX. Outra questão que norteou esta pesquisa foi identificar em que momento a província desvinculou-se do papel de compradora de escravizados para se tornar fornecedora via tráfico interprovincial.

É consenso na historiografia que, diante da crise econômica enfrentada pela província, ocorreu uma reorientação da função do tráfico interno de escravizados, que deixou de ser uma atividade complementar para se transformar no principal mecanismo de fornecimento de mão de obra escravizada para as regiões em expansão econômica no Brasil.

Ficou claro até aqui, que consegui ampliar essa compreensão. Ao me debruçar sobre a dinâmica de funcionamento do tráfico de escravizados para o Maranhão, tanto o transatlântico, quanto o interno, foi possível identificar rotas, lógicas de funcionamento, os sujeitos que atuaram nessa atividade econômica e suas vítimas.

Como é sabido, o Maranhão se inseriu no sistema agroexportador a partir das políticas pombalinas. As exportações de algodão e arroz foram crescendo e levaram as grandes propriedades rurais a espalharem-se pelo território, bem como a necessitarem de mais trabalhadores escravizados. Nesse contexto, o tráfico transatlântico se consolidou como principal responsável por garantir o contingente de mão de obra, que atuaria nas mais diversas atividades na capitania/província.

As práticas constitutivas desse tráfico, no entanto, não se mostraram estáticas. Os números, rotas e atores sociais envolvidos foram mudando de acordo com as transformações em curso, principalmente na Europa. Outro aspecto a salientar é que o Maranhão não foi apenas comprador de escravizados, também os vendeu ou pelo menos funcionou como ponto de redistribuição para regiões próximas, antes da sua transformação em fornecedor de mão de obra, após a Lei Eusébio de Queiros, em 1850.

O peso do comércio de escravizados fez com que fossem sentidos no Maranhão os impactos ocasionados pelas mudanças em curso no cenário internacional, que culminaram com a proibição do tráfico nas regiões ao norte da linha do Equador, em 1815. As compras para essa província eram realizadas majoritariamente nessas regiões, desde o século XVIII. Contemporâneos afirmavam que além de ser mais perto, os cativos saídos de lá eram considerados melhores.

Os números apresentados confirmam essa preferência, bem como as mudanças ocorridas no tráfico para o Maranhão. Após a assinatura do Tratado de 1815 por Portugal, ocorreu, aparentemente, um progressivo deslocamento das compras feitas nos portos ao norte (Bissau, Cacheu e Cabo Verde) para os portos angolanos de Luanda, Cabinda, Benguela e Malembo, que ficavam ao sul.

Outra mudança identificada foi o fato do porto de Lisboa perder a posição de principal ponto de partida de embarcações voltadas para o abastecimento do mercado de escravizados no Maranhão. Tal processo se consolidou com a Independência do Brasil, indicando um rearranjo no tráfico transatlântico de escravizados para a província depois da emancipação política do país. Nesse novo contexto, traficantes das praças do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Maranhão se tornaram predominantes.

Redefinições como essas explicitam os impactos ocasionados por eventos externos e internos nessa atividade econômica, como foi possível perceber durante as revoltas ocorridas em Pernambuco e também com a Balaiada, no Maranhão, e a Cabanagem, no Pará.

Apesar da preponderância do tráfico transatlântico no fornecimento de escravizados, o tráfico interno se desenvolvia paralelamente e, desde o século XVIII, Bahia e Pernambuco funcionavam como principais fornecedores para a província, nessa modalidade de comércio. Uma maior atuação do Rio de Janeiro só se tornou perceptível após a Independência.

A mão de obra era transportada via navegação e por terra e os carregamentos poderiam ser compostos de cativos novos, ladinos e crioulos. Essa atividade contava tanto com a participação de traficantes consolidados, quanto de vendedores eventuais e, em alguns casos, os próprios proprietários eram responsáveis pelo embarque dos escravizados.

No âmbito da comercialização local, após a chegada das embarcações, os escravizados eram vendidos em leilões ou em negociações realizadas ainda a bordo, muitas vezes com correspondentes de proprietários rurais. Além disso, havia um comércio, aparentemente de menor monta, que garantia mão de obra especializada para as vilas e cidades.

O contínuo aumento dos preços dos escravizados, as compras a prazo e as instabilidades que faziam parte do processo de produção agrícola, geravam endividamentos e, muitas vezes, transformavam donos de grandes fortunas em devedores com dívidas impagáveis. A relação entre os comerciantes e os produtores rurais ficou explícita nesta pesquisa, bem como da escravidão com o funcionamento da economia local.

As alterações identificadas no tráfico de escravizados demonstram que essa atividade foi mudando ao longo do tempo, constituindo novas dinâmicas e contando com a participação de novos sujeitos. O fato de o Maranhão ser porto de partida de viagens transatlânticas, a partir da década de 1810, foi uma dessas modificações identificadas.

Mesmo com as dificuldades em se conseguir números exatos sobre o tráfico de escravizados é possível afirmar que essa capitania/província se mantinha como compradora nas primeiras décadas do século XIX, fazendo parte do circuito do tráfico negreiro que integrava Europa, África e América, contando, inclusive, com a atuação de traficantes locais. Porém, ocorreu uma redução de sua participação nesse mercado à medida que o século XIX avançava, havendo uma queda significativa iniciada na década de 1830.

Quando a Lei de 1831 – que estabeleceu a primeira proibição do tráfico negreiro no Brasil – entrou em vigor, a província não comprava mais escravizados no mesmo ritmo das décadas anteriores, o que não quer dizer que não continuasse a funcionar como receptora de escravizados contrabandeados.

Apesar de ter virado senso comum afirmar que foram infrutíferas as ações empreendidas para por fim ao tráfico negreiro, antes da Lei de 1850, foi possível identificar registros, mesmo que esporádicos, de ações das autoridades voltadas para o cumprimento dos tratados e legislações que versavam sobre essa questão.

Embora seja difícil definir a regularidade e eficiência da fiscalização empreendida nesse momento, ocorreram apreensões de embarcações, sendo crucial a ação britânica, em especial do cônsul Robert Hesketh, no Maranhão. Vale frisar que, apesar disso, o contrabando de escravizados persistiu. A análise dos processos de algumas embarcações envolvidas no tráfico, agora ilegal, mostrou-se rica e permitiu uma aproximação tanto com a dinâmica dessa atividade como dos africanos vitimados por ela.

Ao mostrar nuances nos embates entre autoridades locais e britânicas, ficou perceptível que, se nas correspondências oficiais havia a reafirmação do compromisso das autoridades locais acerca do cumprimento dos tratados, na prática, ficaram nítidas as tentativas de ignorá-los. As crescentes pressões da Inglaterra geravam animosidades, mencionadas ao longo deste trabalho, tendo ficado explícitas algumas das estratégias das autoridades locais e a altivez com que reagiam às intervenções britânicas.

Embora, por algum tempo, tenha se considerado que o desligamento do Maranhão do tráfico transatlântico ocorreu logo após a proibição estabelecida pela Lei de 1831, o que se demonstrou é que, como nas demais regiões, o tráfico clandestino se manteve na província.

Porém, algumas ações voltadas para evitar essa atividade foram realizadas, mesmo que, em alguns casos, estivessem aparentemente relacionadas à atuação dos representantes britânicos.

Isso não significa dizer que essa legislação não impactou o comércio de escravizados. A análise dos Registros do Porto de São Luís, do período de 1830 a 1842, indicou mudanças no tráfico interno, por exemplo. Embora seja necessária a ampliação das pesquisas, o crescimento dos registros de cativos vindos do Pará sugere que, de acordo com essa documentação, as províncias de Pernambuco e Bahia, principais fornecedoras internas de escravizados para o Maranhão, foram suplantadas por aquela província.

No caso da Bahia foi possível identificar uma mudança ainda mais drástica, uma vez que, depois de 1830, ela praticamente deixa de enviar escravizados para o Maranhão, o que pode indicar o fim de uma rota fundamental para o comércio desse tipo de mão de obra, que funcionava desde o século XVIII. Assim, apesar do tráfico interno continuar contribuindo para o abastecimento de escravizados na província, é possível que tenham ocorrido alterações entre os fornecedores que atuavam nessa atividade.

No que se refere ao momento em que o Maranhão passa a atuar, principalmente, como fornecedor de mão de obra para outras províncias, não consegui identificar dados mais precisos sobre esse movimento. O que é possível afirmar é que ele se inicia nos anos de 1840 e se amplia nas décadas posteriores.

O que se conclui, ao final deste trabalho, é que ao longo da primeira metade do século XIX o Maranhão continuou comprando escravizados, apesar das leis e tratados que tentavam por fim a essa atividade, mas, em uma escala cada vez menor. A continuidade do tráfico, entretanto, não se constituiu na ausência de ações para combatê-lo. As pressões inglesas e a atuação das autoridades locais trouxeram alguns transtornos ao desenvolvimento desse comércio. Ao mesmo tempo, gradativamente, a escravidão ia deixando de ser incontestável o que possibilitou a abertura de espaços para os debates em torno da substituição dos trabalhadores escravizados. Paralelo a isso, a ação destes últimos também contribuía para a desarticulação do tráfico e da escravidão.

Por fim, gostaria de salientar, que este trabalho se apresenta como um caminho aberto sobre o tema do tráfico de escravizados no Maranhão, na primeira metade do século XIX. Mostra algumas trilhas, mas deixa claro que outras precisam ser desbravadas. Espero que novas pesquisas e questionamentos possam suprir as lacunas existentes, ampliando as possibilidades abertas por esta tese.

## **FONTES E BIBLIOGRAFIA**

### **FONTES**

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

CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João, sobre o requerimento de Manuel Antônio Leitão Bandeira, que se queixa do procedimento do governador relativamente à alforria de um escravo seu. Lisboa, 4 de agosto de 1804. Avulsos Maranhão. Cx. 136, Doc. 9968. AHU.

OFÍCIO da Junta Provisória do Governo do Maranhão para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, Filipe Ferreira De Araújo e Castro, sobre a proibição feita do ingresso de escravos ladinos vindos de outras províncias do Brasil. São Luís, 5 de junho de 1822. Avulsos Maranhão. Cx. 169, D. 12322. AHU.

OFÍCIO da Junta Provisória do Governo do Maranhão para o ministro e secretário de estado dos Negócios do Reino, Filipe Ferreira de Araújo e Castro, sobre a proibição feita por aquela Junta do ingresso de escravos ladinos vindos das outras províncias do Reino do Brasil. (2 escravos). São Luís, 5 de junho de 1822. Avulsos Maranhão. Cx. 169, D. 12323. AHU.

#### **Arquivo Nacional (AN)**

CORRESPONDÊNCIA original dos Governadores do Pará com a Corte. Cartas e Anexos. Códice 99, vol: 11, fl. 801-802, doc. 74-75. AN.

#### **Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM)**

##### **Documentos oficiais**

AVISO de 17 de abril de 1832 do regente Diogo Antônio Feijó. Série: Registro da Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1845). Livro 1343: Registro dos avisos e portarias recebidos pelo Presidente da Província do Maranhão do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça (1830-1845). Fl. 4. APEM.

AVISO de 24 de maio de 1833. Registro dos avisos, ofícios e ordens recebidos pelo Presidente da Província do Maranhão do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Livro: 1342 (1830-1843). Maranhão, 24 de maio de 1833. Fl.43v. APEM.

AVISO do dia 15 de abril de 1841. Série dos Registros dos Avisos, Portarias, Ofícios, Ordens e Circulares recebidos pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1913). Livro 1342: Avisos recebidos do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha (1830-1843). Maranhão, 21 de Maio de 1841. Fl. 147, doc. 9. APEM.

BANDO em que o Governador e Capitão-General da Capitania do Maranhão manda publicar o Tratado de Abolição do Tráfego de escravos em todos os mares da Costa da África ao norte

do Equador. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 15 de fevereiro de 1816. APEM.

CÓDICES. Proprietários de navios. Livros: 1321 (1809-1822) e 1344 (1822-1833). APEM.

CÓDICES. Registros de Passaporte - Livros índices de passaportes concedidos a passageiros pela Secretaria do Governo do Maranhão. Livros: nº39 (1786-1811) e nº40 (1821-1833). APEM.

FALLA que recitou o Presidente da Província do Maranhão, Antônio Joaquim Alvares do Amaral, na abertura da Assembleia Legislativa da mesma província em 28 de julho de 1848. Maranhão: Typ. da Temperança, 1848. APEM.

FALLA dirigida pelo exc. Presidente da Província do Maranhão, o Dr. Eduardo Olímpio Machado, à Assembleia Legislativa, por ocasião de sua instalação em 7 de setembro de 1851. Maranhão: Typ. da Temperança, 1851. APEM.

INDICAÇÃO feita pelo senhor José de Souza denunciando à Junta provisória. Registro das Atas da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e do Conselho do Governo do Maranhão. 1822-1856. Livro 1336 (1822-1824). Maranhão, 10 de janeiro de 1823; sessão 138. Fl.65v-66. APEM.

OFÍCIO ao Guarda-mor da Saúde. Registro de ofícios, portarias e bandos do Governador e Capitão General da Capitania do Maranhão. Livro 59 (1814-1816). Maranhão, 10 de abril de 1815, fl.49-49v, doc.799. APEM.

OFÍCIO do Ouvidor interino da comarca. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 4 de março de 1816. APEM.

OFÍCIO do Desembargador do Paço. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 7 de setembro de 1816;

OFÍCIO ao Sr. Marquês de Aguiar. Registro da Correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Livro: 291, (1812-1819). São Luís do Maranhão, 8 de outubro de 1816. Fl 64-64v, doc. 14.

OFÍCIO destinado ao desembargador João Francisco Leal. Registro de ofícios, portarias e bandos do Governador e Capitão General da Capitania do Maranhão. Série: Registros de correspondência do Governo do Estado do Maranhão com diversas autoridades. Livro 60 (1817-1819). Maranhão, 9 de novembro de 1818. Fl.171, doc.1787. APEM.

OFÍCIO ao Secretário dos Negócios da Marinha informando-lhe sobre a entrada da escuna americana Dant. Registro da correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Série: Registros de correspondência do Governo do Estado do Maranhão com diversas autoridades. Livro 292 (1812-1821). São Luís do Maranhão, 30 de novembro de 1818. Fl. 35v-36, doc.s/n. APEM.

OFÍCIO ao senhor Ministro Thomás Antonio de Vila Nova Portugal. Registro da correspondência dos governadores e capitães-generais do Maranhão com o Governo Central

(Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. São Luís do Maranhão, 18 de fevereiro de 1819. Livro 291 (1812-1819). Fl.104-104v, doc.8. APEM.

OFÍCIO ao Sr. Ministro Thomas Antonio de Vila Nova Portugal. Registro da Correspondência dos governadores e capitães-gerais do Maranhão com o Governo Central (Lisboa e Rio de Janeiro) 1798-1821. Livro: 291 (1812-1819). São Luís do Maranhão, 24 de março de 1819. Fl.104v-105, doc.9.APEM.

OFÍCIO ao Provedor e Guarda-mor da Saúde. Registros da correspondência do Governador e Capitão-geral, da Junta Provisória e Administrativa das 1º e 2º Juntas provisórias e do Presidente da Província do MA. Livro 61 (1819-1820). São Luís do Maranhão, 4 de março de 1820. Fl.127v-128, doc.30. APEM.

OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao Sr. José Antônio Nunes dos Santos. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 21 de junho de 1822. Fl.60-60v, doc.357. APEM.

OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão para o Desembargador Ouvidor Geral do Crime e intendente da Polícia. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das Primeira e Segunda Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66. Maranhão, 14 de dezembro de 1822. Fl.48v, doc.554. APEM.

OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão para o Desembargador Ouvidor Geral do Crime e intendente da Polícia. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das Primeira e Segunda Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66. Maranhão, 20 de dezembro de 1822. Fl.49-49v, doc.555. APEM.

OFÍCIO da Junta Provisória e Administrativa para o desembargador ouvidor geral do crime e Intendente da Polícia. Registro da correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das 1ª e 2ª Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66 (1822-1825). Maranhão, 20 de dezembro de 1822. Fl.50-50v, doc.558. APEM.

OFÍCIO do secretário interino da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao Sr. José Antônio Nunes dos Santos. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 24 de dezembro de 1822. Fl.153-153v, doc.742. APEM.

OFÍCIO do Comandante Geral de Alcântara. Correspondências recebidas pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1914). Comandantes Gerais (1807-1840). Alcântara, 13 de março de 1826. Cx.0171, maço 00949. APEM.

OFÍCIO do ouvidor da comarca do Maranhão. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 5 de julho de 1826. APEM.

OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). OFÍCIO do Cônsul inglês. Maranhão, 7 de outubro de 1826. APEM.

OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). Maranhão, 21 de fevereiro de 1827. APEM.

OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). Maranhão, 22 de fevereiro de 1827. APEM.

OFÍCIO do Comandante Geral de Guimarães. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1914). Subsérie 2: das Autoridades Militares (1796-1840). Comandantes de Regimentos (1824-1825). Quartel da Vila de Guimarães, 4 de novembro de 1827.Cx.0174, março 00963. APEM.

OFÍCIO do Desembargador Ouvidor Geral. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Maranhão, 20 de março de 1828. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 10 de junho de 1829. Fl.110, doc.253. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz do Iguará. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 7 de agosto de 1829. Fl.125, doc.334. APEM.

OFÍCIO do desembargador ouvidor geral do crime. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 4 de novembro de 1829. APEM.

OFÍCIO ao cônsul da Coroa Britânica. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 68 (1828-1829). Maranhão, 5 de novembro de 1829. Fl. 148v, doc.446. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila de Guimarães. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 9 de novembro de 1829. Fl.165v., doc.568. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 16 de fevereiro de 1830. Fl.13v, doc. 205. APEM.

OFÍCIO do Cônsul inglês. Correspondências recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1728-1914). Consulado (1813-1914). OFÍCIO do Cônsul inglês. Maranhão, 20 de março de 1830. APEM.

OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Guimarães. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Vila de Guimarães, 13 de julho de 1832. Cx:00529, maço 005381.APEM.

OFÍCIO informando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, ? de janeiro de 1833. Fl.61v-62, doc. 13. APEM.

OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Santa Helena. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Santa Helena, 12 de janeiro de 1833. Cx: 0532, maço 3392. APEM.

OFÍCIO do juiz de paz da freguesia de Guimarães. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Vila de Guimarães, 7 de fevereiro de 1833. Cx: 00531, maço 3390. APEM.

OFÍCIO ao 1º Tenente Antônio Conrado, interino do cúter Bomfim. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 70 (1830). Maranhão, 9 de novembro de 1833. Fl.119-1119v, doc. 252. APEM.

OFÍCIO informando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, 1 de agosto de 1835. Fl.90-90v, doc.28. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz da vila de Guimarães. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com os Magistrados. Livro: 469:1833-1837. Maranhão, 11de agosto de 1835. p.275, doc.146. APEM.

OFÍCIO solicitando ao Ministro dos Negócios da Marinha. Registro da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Livro: 327 (1828-1844). Maranhão, 12 de julho de 1837. Fl.115-115v, doc.29. APEM.

OFÍCIO informando ao Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Livro: 345 (1828-1860). Maranhão, 23 de março de 1838. Fl.11v, doc.2. APEM.

OFÍCIO do juiz de paz do 1º distrito da capital. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juízes de Paz. Maranhão, 24 de março de 1838. Cx.0541, maço 3429. APEM.

OFÍCIO informando ao vice-cônsul da Nação portuguesa. Maranhão, 24 de março de 1838. Fl. 120-121, doc.61. APEM.

OFÍCIO do juiz de paz do 1º distrito da capital. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840).

Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. Maranhão, 3 de abril de 1838. Cx.0541, maço 3429. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz do 1º distrito da capital. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça. Livro 471 (1837-1840). Maranhão, 5 de abril de 1838. p.36, doc.27. APEM.

OFÍCIO do Promotor Público da Capital. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão das autoridades da Justiça (1823-1850). Documentos Avulsos. Secretaria do Governo (1728-1914). Série de Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão de diversas autoridades. Maranhão, 1 de outubro de 1838. APEM.

OFÍCIO informando ao Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros. Livro: 345 (1828-1860). Maranhão, 14 de dezembro de 1839. Fl.12-13v, doc. 6. APEM.

OFÍCIO ao Juiz de Paz do 1º distrito da capital. Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça. Livro 471 (1837-1840). Maranhão, 20 de fevereiro de 1840. p.250, doc. 6. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 30 de junho de 1841. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 9 de novembro de 1841. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 18 de novembro de 1841. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 20 de novembro de 1841. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 22 de novembro de 1841. APEM.

OFÍCIO do Vice-Cônsul português. Secretaria do Governo (1728-1914). Correspondências recebidas pelo Presidente da Província do Maranhão dos Consulados (1826-1850). Consulado de Portugal no Maranhão, 11 de novembro de 1841; 27 de novembro de 1841; 13 de janeiro de 1842. APEM.

OFÍCIO informando sobre a apreensão, em terras do município desta capital, de cento e cinquenta e cinco africanos boçais. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 23 de dezembro de 1841. Fl. 24v-25, doc. 21. APEM.

OFÍCIO do Juiz de Direito da 2ª vara da capital. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Correspondências recebidas do Presidente da Província do Maranhão das Autoridades de Justiça (1823-1850). Maranhão, 11 de janeiro de 1842. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Correspondência recebida pelo Prefeito da Comarca de São Luís do Presidente da Província do Maranhão (1839-1842). Fundo 4: Prefeitura da Comarca de São Luís (1838-1842). Palácio do Governo, 12 de janeiro de 1842. APEM.

OFÍCIO do agente da Companhia de Navegação a Vapor. Correspondências recebidas pelo Presidente da província do Maranhão das Companhias (1842-1850). Maranhão, 15 de novembro de 1842. APEM.

OFÍCIO ao Presidente da Província. Série dos Registros dos Avisos, Portarias, Ofícios, Ordens e Circulares recebidos pelo Governo do Maranhão de diversas autoridades (1830-1913). Livro 1343: Ofícios recebidos do Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Justiça (1830-1845). 22 de Novembro de 1842. Fl. 123 – 123cv. APEM.

OFÍCIO. Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com diversas autoridades locais. Livro 1932: (1842-1843). Maranhão, 1 de janeiro de 1843. Fl. 79 – 79 v, doc. 01. APEM.

OFÍCIO ao juiz municipal, Viriato Bandeira Duarte, requerendo-lhe que proceda a formação do processo relacionado ao mestre e dono da escuna Águia, Raimundo Antônio Lima. Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com diversas autoridades locais. Livro 1932: (1842-1843). Maranhão, 1 de janeiro de 1843. Fl. 79 v- 80, doc. 02. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 15 de janeiro de 1846. Fl. 37- 40, doc. 1. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 28 de janeiro de 1846. Fl. 40 v – 43, doc. s/n.

OFÍCIO de dona Maria Thereza Teixeira Belfort. Polícia Civil/Secretaria de Polícia (1842-1892). Correspondências recebidas pelo Chefe de Polícia do Maranhão de diferentes particulares (1843-1846). Sua casa, 2 de fevereiro de 1846. APEM.

OFÍCIO de José da Costa Santos. Polícia Civil/Secretaria de Polícia (1842-1892). Correspondências recebidas pelo Chefe de Polícia do Maranhão de diferentes particulares (1843-1846). Fazenda Timbotiba, 7 de fevereiro de 1846. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 20 de fevereiro de 1846. Fl. 43 – 43v., doc. 5. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 1º de março de 1846. Fl. 43v – 44, doc. 6. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 11 de março de 1846. Fl. 44 – 44v, doc. 6. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 1º de agosto de 1846. Fl. 46v – 47, doc. 4. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 473: Correspondência do Presidente da Província do Maranhão com os Magistrados (1845-1847). 14 de setembro de 1846. Fl. 86v, doc. 161. APEM.

OFÍCIO. Série de Registros da Correspondência do Governo do Maranhão com diversas autoridades (1787-1914). Livro 345: Correspondência do Presidente da Província com Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros (1828-1860). Maranhão, 4 de outubro de 1849. Fl. 59 – 59v, doc. 9. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 12 de abril de 1850. Fl. 97 – 97 v, doc. 101. APEM.

OFÍCIO. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 28 de fevereiro de 1851. Fl.175, doc. 34. APEM.

OFÍCIO do Presidente da Província. Polícia Civil (1842-1947). Livro 1869: Registro da Correspondência do Chefe de Polícia com o Presidente da Província (1849-1852). Maranhão, 19 de agosto de 1851. Fl. 201 v, doc. 34. APEM

OFÍCIOS. Documentos avulsos. Série 5: Correspondência recebidas pelo governo do Maranhão de diversas autoridades (1790-1840). Subsérie 4: Das autoridades de Justiça (1800-1914). Juizes de Paz. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 11 de junho de 1822. Fl.52 v-53, doc.326. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e

da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 11 de junho de 1822. Fl.53-53v, doc.327. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 18 de junho de 1822. Fl.55v, doc.338. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 18 de junho de 1822. Fl.55-56v, doc.339. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 21 de junho de 1822. Fl.60-60v, doc.356. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 1 de julho de 1822. Fl.63, doc.372. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 22 de julho de 1822. Fl.78V-79, doc.437. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão para o Desembargador Ouvidor Geral do Crime e intendente da Polícia. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das Primeira e Segunda Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66. Maranhão, 12 de dezembro de 1822. Fl.48-48v, doc.553. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 3 de março de 1823. Fl.171v, doc.829. APEM.

ORDEM da Junta Provisória e Administrativa ao Desembargador Ouvidor Geral do Crime e Intendente da Polícia. Registro da correspondência da Junta Provisória e Administrativa, das 1ª e 2ª Juntas Provisórias e do Presidente da Província do Maranhão, contendo ofícios, ordens e editais. Livro 66 (1822-1825). Maranhão, 9 de novembro de 1823. Fl.112v-113, doc.48. APEM.

ORDEM do Presidente da Província do Maranhão ao Juiz de Paz da vila do Paço. Registro da correspondência recebida do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades militares. Livro: 294 (1828-1830). Maranhão, 9 de junho de 1829. Fl.99, doc.206. APEM..

PORTARIA ao Juiz de fora. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 7 de setembro de 1816. APEM.

PORTARIA ao intendente da Marinha. Registro da correspondência recebida do Governo do Maranhão de diversas autoridades. Livro 59: (1814-1816). Maranhão, 3 de março de 1819. APEM.

PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei e interino da Alfândega. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 3 de junho de 1822. Fl.46, doc.301. APEM.

PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 7 de junho de 1822. Fl.46 v-50, doc.311. APEM.

PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 8 de julho de 1822. Fl.68, doc.398. APEM.

PORTARIA da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao juiz pela lei. Registro da Correspondência da Junta Provisória e Administrativa do Maranhão e da Primeira Junta Provisória com diversas autoridades. Livro 65. Maranhão, 12 de julho de 1822. Fl.70, doc.410. APEM.

PORTARIA ao Comandante da escuna Dona Francisca. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, 11 de dezembro de 1834. Fl.66, doc.133. APEM.

PORTARIA ao Comandante do cúter nacional Bomfim. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 73 (1834-1836). Maranhão, Maranhão, 4 de maio de 1835. Fl.129v, doc.328. APEM.

PORTARIA do Presidente da Província ordenando ao 1º Tenente do brigue Níger. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 75 (1837-1838). Maranhão, 25 de setembro de 1837. Fl.61v-62, doc. 449. APEM.

PORTARIA do Presidente da Província ao encarregado do Arsenal. Registros da correspondência do Presidente da Província do Maranhão com diversas autoridades. Livro: 75 (1837-1838). Maranhão, 24 de março de 1838. Fl. 120v, doc.60. APEM.

REGISTRO DE MATRÍCULA da escuna portuguesa Águia. Fundo: Secretaria de Governo. Série: Prefeitura de São Luís. Registro de Matrícula de embarcações feitos pela Prefeitura da Comarca de São Luís e pela Secretaria de Polícia (1841-1842). Livro 1839: Prefeitura do Maranhão, 4 de maio de 1841, fl. 4v. APEM.

REGISTROS DO PORTO. Série: Registros de entrada e saída de embarcações do porto de São Luís (1830-1842). Livros: 1334 e 1835. APEM.

RELATÓRIO do Exmº Presidente Dr. Francisco Xavier Paes Barreto apresentado ao Exmº Sr. Vice-Presidente João Pedro Dias Vieira ao passar-lhe a administração no dia 13 de abril de 1858. Maranhão: Typ. da Temperança, 1858.

### **Arquidiocese de São Luís**

ASSINAÇÃO de 10 dias. Caetano José Teixeira/ Reverendo Cônego João José Barroso. Maranhão, 18 de março de 1811. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Série: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821). Doc. 2.645. APEM.

ASSINAÇÃO de 10 dias. Caetano José Teixeira/ Reverendo Francisco de Melo. Maranhão, 13 de janeiro de 1813. Fundo: Arquidiocese de São Luís. Série: AUTOS/ FEITOS CÍVEIS. Caixa 80 (1797-1821). Doc. 2.652, APEM.

### **Câmara Municipal de São Luís.**

TERMO de visita de saúde. Fundo: Câmara municipal de São Luís. Livro 122 (1777-1806). APEM.

### **Legislação/Diplomacia**

BRASIL. Carta de Lei de 8 de junho de 1815. **Coleção de Leis do Império do Brasil – 1815**. Vol. 1. Disponível: <https://www2.camara.leg.br>. Acessado em 20 de janeiro de 2019.

BRASIL. Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre os muito altos, e muito poderosos senhores El-rei do Reino Unido de Portugal , do Brazil, e Algarves , e El – rei do Reino Unido da Grande Bretanha, e Irlanda: Feita em Londres pelos Plenipotenciarios de huma e outra Corte em 28 de Julho de 1817 e Ratificada por Ambas. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/view/?45000000096&bbm/1997#page/1/mode/2up>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019.

BRASIL. Alvará de 26 de janeiro de 1818. **Colleção das Leis do Brazil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível: <https://www2.camara.leg.br>. Acessado em 20 de janeiro de 2019.

BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831. Declara livres todos os escravos vindos de fôra do Imperio, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil – 1831**. Vol. 1, página 182. Disponível em: [6 https://www2.camara.leg.br](https://www2.camara.leg.br). Acessado em 20 de janeiro de 2020.

BRASIL. Decreto de 12 de abril de 1832. Dá regulamento para a execução da Lei de 7 de novembro de 1831, sobre a extinção do tráfico de escravos. **Coleção de Leis do Império do Brasil – 1832**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br>. Acessado em 20 de janeiro de 2020.

BRASIL. Carta de Lei de 23 de novembro de 1826: Ratifica a Convenção entre o Imperio do Brazil e Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos. **Coleção de Leis do Império do**

**Brasil.** Vol. 1 pt. II. p. 71, 1826. Disponível em: <https://www.camara.leg.br>. Acessado em 20 de janeiro de 2020.

BRASIL. **Conselho de Estado.** Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros. Vol.1. 1842-1845. Direção, introdução e nota de José Francisco Rezek. Brasília, Câmara dos Deputados, 1978.

GREAT BRITAIN. **British and Foreign State Papers, 1826-1827.** Class B. Correspondence with Foreign Powers, Relating to the Slave Trade. 1826-1827. Disponível em: <https://books.google.com>. Acessado em: 12 de maio de 2018.

GREAT BRITAIN. **British and Foreign State Papers, 1828-1829.** Great Britain and Brazil. Londres, 1832. Disponível em: <https://books.google.com>. Acessado em: 29 de junho de 2019.

### **Associação Biblioteca Nacional - Hemeroteca Digital**

#### **Jornais**

Chronica Maranhense. Maranhão, 1838-1841.

Diário de Pernambuco. Pernambuco, 1825-1839.

Echo do Norte. Maranhão, 1834-1836.

Farol Maranhense. Maranhão, 1827-1833.

Idade D'Ouro do Brazil. Bahia, 1811-1823.

Jornal Caxiense. Caxias – MA, 1846-1852.

Correio Brasiliense. Londres, 1808-1822.

O Conciliador. Maranhão, 1821-1823.

Publicador Maranhense. Maranhão, 1842-1850.

#### **Base de dados**

VOYAGES: The Trans-Atlantic slave Database. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org>.

### **BIBLIOGRAFIA**

ABRANCHES, João Antônio Garcia de. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão.** Lisboa: Tipografia Rollandiana, 1822.

ABRANCHES, Dunshee. **O cativoiro.** 2ªed. São Luís: ALUMAR, 1992.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do nordeste e outras artes.** 5. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

ALENCASTRO, Luis Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul – séculos XVII e VXIII.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALGRANTI, Leila Mezan. **O feitor ausente**: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro: 1808-1822. Petrópolis: Ed. Vozes, 1988.

ALVES, Joaquim. **História das secas (Século XVII a XIX)**. Mossoró, RN, ESAM, Col. Mossoroense, v. CCXXV [homenagem ao Primeiro Centenário da Abolição Mossoroense - 30/9/1983 a 30/9/1993].

ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do gigante Albion na América Lusa**: a atividade consular britânica no Maranhão entre 1813 e 1823. Monografia (Graduação em História). Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2014.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão. **Revista de História**, São Paulo, n. 119, p. 3-21, dec. 1988. ISSN 2316-9141. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18569>>. Acesso em: 31 de julho de 2018.

ASSUNÇÃO, MatthiasRohrig. **De caboclos a bem-te-vis**: a formação do campesinato numa sociedade escravista – Maranhão – 1800-1850. São Paulo: Annablume, 2015.

BARBOSA, Benedito Carlos Costa. **Em outras margens do atlântico**: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750). Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH). Universidade Federal do Pará. Belém, 2009.

BARROSO JR. Reinaldo dos Santos. **Nas rotas do atlântico equatorial**: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800). Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009.

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, Conselho Editorial, 2002.

\_\_\_\_\_. O Brasil no mundo. In: CARVALHO, José Murilo de (Coord.). **A construção nacional**: 1830-1889. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão? In: MARQUESE, Rafael e SALLES, Ricardo (Org.). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX**: Cuba, Brasil e Estados Unidos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do Sul**: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2006.

BEZERRA NETO. José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará**: (séculos XVII-XIX). 2ª edição. Belém: Ed. Paka-Tatu, 2012.

\_\_\_\_\_. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. **Revista Estudos Amazônicos** . Vol. IV, nº 1, 2009, p. 99-115.

\_\_\_\_\_. O africano indesejado: combate ao tráfico, segurança pública e reforma civilizadora (Grão-Pará, 1850-1860). **Afro-Ásia**, 44 (2011), 171-217.

\_\_\_\_\_. Resenha. CARNEY, Judith, A. Arroz, tráfico e escravidão: repensando a importância da contribuição africana no mundo Atlântico. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**. Belém, v. 07, Dossiê “História da alimentação e do abastecimento na Amazônia”, p. 170 – 174. Maio / 2020.

CALDEIRA, Arlindo Manuel. **Escravos em Portugal - das origens ao século XIX**: histórias de vida de homens, mulheres e crianças sob o cativo. Lisboa: Ed. A esfera dos livros, 2017.

\_\_\_\_\_. **Escravos e traficantes no Império português**: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX. Lisboa: Esfera dos livros, 2016.

CAMPOS, Marize Helena de. **Senhoras donas**: economia, povoamento e bens materiais em terras maranhenses (1755-1822). Tese. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2008.

CARVALHO, Carlos Jesus de. **Ascensão e crise da lavoura algodoeira no Maranhão (1760-1910)**. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Agrícola. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1982.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem**: a elite política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

\_\_\_\_\_. **A construção nacional**: 1830-1889. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão**: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado MA e PA (século XVII e início do século XVIII). **Revista Brasileira de História – ANPUH**, vol.26, nº52, jul-dez, 2006.

CONRAD, Robert. **Os últimos anos da escravatura no Brasil**: 1850-1888. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à Colônia**. São Paulo: Editora da UNESP, 1998.

COSTA, Yuri; GALVES, Marcelo Cheche. **O Epaminondas Maranhense**: trajetórias de um advogado português na Província do Maranhão. São Luís: Café & Lápis; Editora da UEMA, 2011.

FARIA, Regina Helena Martins de. **Trabalho escravo e trabalho livre na crise da agroexportação escravista no Maranhão**. Monografia (Especialização). Universidade Federal do Maranhão. São Luís, 1998.

\_\_\_\_\_. Repensando a pobreza do Maranhão (1616-1755): uma discussão preliminar. **Ciências Humanas em Revista**. UFMA. CCH, São Luís: 2003, v.1, n.1. p. 7-20.

\_\_\_\_\_. Demografia, escravidão africana e agroexportação no Maranhão Oitocentista. **Ciências Humanas em Revista**. UFMA. CCH, São Luís: 2004, v.2, n.2.

\_\_\_\_\_. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista: os descaminhos da liberdade**. São Luís: EDUFMA, 2012.

FERRER, Ada. A sociedade escravista cubana e a Revolução Haitiana. **Almanack**. Guarulhos, n.3, p.37-53, 1º sem, 2012.

FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima. Introdução. In: FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). **Na trama das redes: política e negócios no império português – séculos XVII-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, JOÃO. **Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. RJ: Arquivo Nacional, 1992.

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. SP: Ed. UNESP, 2014.

\_\_\_\_\_; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (SÉCULOS XVIII e XIX). **Revista Afro-Ásia**, n.31. p. 83-126, 2004.

GALVES, Marcelo Cheche. **Ao público sincero e imparcial: imprensa e Independência do Maranhão (1821-1826)**. Tese. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2010.

GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico e político dos princípios da lavoura do Maranhão**. Pariz: 1818.

GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. São Paulo: Ática, 1985.

GOULART, Maurício. **A escravidão africana: das origens à extinção do tráfico**. SP: Alfa-Omega, 1975.

GOMES, Flávio dos Santos. **A hidra e os pântanos: mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil (sécs. XVII-XIX)**. SP: Ed. UNESP; Ed. Polis, 2005.

GRADEN, Dale T. e JESUS, Paulo César Oliveira de. Bella Miqueliina: tráfico de africanos, tensões, medos e luta por liberdade nas águas da Baía de Todos-os-Santos em 1848. CASTILLO, Lisa E., ALBUQUERQUE, Wlamyra e SAMPAIO, Gabriela dos Reis (Orgs.). **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade – séculos XVIII e XIX**. Salvador: EDUFBA, 2014.

GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. In: REIS, João José; SILVA Jr., Carlos da. **Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos**. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um corpus documental (Sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Engler; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de (Orgs.). **Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos**. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2015.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. **Almanack**. Guarulhos, n.05, p.123-144, 1º semestre de 2013.

HAWTHORNE, Walter. **From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830**. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. SP: Cia. das Letras, 2000.

JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. **O tráfico interprovincial de escravos no Maranhão (1846-1885)**. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal do Maranhão. São Luís, 2000.

JARDIM, David Gomes. **Algumas considerações sobre a hygiene dos escravos**. THESE Apresentada à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 13 de Dezembro de 1847. Rio de Janeiro: Thipographia Universal de Lammert, 1847.

LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Memória descritiva da Ilha de São Luiz do Maranhão**. Apud. Jornal Correio Brasiliense, n.26, jan. de 1821, Londres.

\_\_\_\_\_. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. São Paulo: Editora Siciliano, 2001.

LARA, Silvia Hunold. **Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)**. RJ: Paz e Terra, 1988.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Barbadianos Negros e Estrangeiros Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013.

LISBOA, João Francisco. **Crônica Maranhense**. 1ª parte. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 1969, p. 31.

LOPES, Siméia de Nazaré. **As rotas do comércio do Grão-Pará: negociantes e relações mercantis (c. 1790 a c. 1830)**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

MAGALHÃES, Marize Arcuri. Relações Brasil – Inglaterra no 1º Império. (Reconhecimento da Independência, Abolição do Tráfico e Tratado de Comércio). **Revista de História**, vol.45, n.62. 1972, p. 465-473.

MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos nos Brasil.** São Paulo: Cia. Das Letras, 2017.

MARANHÃO. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Repertório de documentos para a História da Escravidão no Maranhão – 1754-1840.** Arquivo Público do Estado do Maranhão – São Luís: SECMA, 2012.

MARANHÃO. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Repertório de documentos para a História da Escravidão no Maranhão – 1818-1852.** Arquivo Público do Estado do Maranhão – São Luís: Edições SECMA, 2015.

MARCONDES, Renato Leite. Posse de cativos no interior do Maranhão (1848). **Revista do Instituto de Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.** Recife, n.61, p. 169-187, 2005.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão.** 3ªEd. São Luís: Edições AML, 2008.

MARQUES, João Pedro. Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX. **Análise Social,** Lisboa, v.36, n. 160, p. 609-638, 2001,

MARQUESE. Rafael Bivar. **Feitores do corpo, missionários da mente: letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860.** São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

\_\_\_\_\_; Ricardo SALLES (Orgs.). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MARTINS, Manoel de J.B. Entre Bacamartes e Bordunas: Paula Ribeiro nos sertões de Pastos Bons. In: COELHO, Mauro C; GOMES, Flávio dos S.; QUEIROZ, Jonas Marçal; MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo e PRADO, Geraldo. **Meandros da História. Trabalho e poder no Grão-Pará e Maranhão – Séculos XVIII-XIX.** Belém: UNAMAZ, 2005.

MALUF, Renato Sérgio J. **A expansão do capitalismo no campo: o arroz no Maranhão.** Dissertação. Mestrado em Economia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1977.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser escravo no Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 2001.

MEIRELES, Marinelma Costa. **“Por meio da justiça e das leis”:** escravos e libertos nos tribunais do Maranhão (1750-1822). Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2018.

\_\_\_\_\_. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão Setecentista.** Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade de Brasília. Brasília, 2006.

MEIRELES, Mário Martins. **Os negros no Maranhão.** São Luís: UFMA, 1983.

MESQUITA, Francisco de Assis Leal. **Vida e morte da economia algodoeira no Maranhão: uma análise das relações de produção na cultura do algodão, 1850/1890**. São Luís: UFMA, 1987.

MOTA, Antônia da Silva. **As famílias principais: redes de poder no Maranhão Colonial**. São Luís: EDUFMA, 2012.

\_\_\_\_\_. Família escrava nas plantations do Maranhão: demografia e sociabilidades. In: GALVES, M. C.; COSTA, Y. **O Maranhão oitocentista**. São Luís: Editora UEMA; Café & Lápis, 2015.

\_\_\_\_\_; CUNHA, Maísa Faleiros da. No âmago da africanização: pessoas negras e de cor nos mapas populacionais do Maranhão colonial (1798-1821). **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**. Belo Horizonte, v.34, n.3, p.465-484, set./dez. 2017.

\_\_\_\_\_; BARROSO, Daniel Souza. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n. 176, p. 2-41, 2017.

MOTTA, José Flávio. **Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista**. São Paulo: Alameda, 2012.

MOURA, Danielle Figuerêdo. **“Malfadada província”**: lembranças de anarquia e anseios de civilização (1836-1839). Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, 2009.

NERDI, Jean Baptiste. **Sistema Colonial e tráfico negreiro: novas interpretações da História Brasileira**. Campinas, São Paulo: Pontes, 2005.

PACHÊCO FILHO, Alan Kardec Gomes. **Varando Mundos: navegação no Vale do rio Grajaú**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 2011.

PAIVA, Eduardo França. **Dar nome ao novo: uma história lexical da Ibero-Amércia entre os séculos XVI e XVIII (as dinâmicas de mestiçagens e o mundo do trabalho)**. Belo Horizonte: Autêntica editora, 2015.

\_\_\_\_\_. **Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos**. São Paulo: Annablume, 1995.

PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil – 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PAXECO, Fran. **Geografia do Maranhão: a terra, os produtos, as instituições**. São Luís: Tipogravura Teixeira, 1922.

PEREIRA, Thales Augusto Zamberlan. **The cotton trade and brazilian foregin commerce during the Industrial Revolution**. Tese Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. **Visões da Cabanagem**: uma revolta popular e suas representações na historiografia. Manaus: Edit. Valer, 2019.

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

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

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

RIBEIRO, Francisco de Paula. **Memórias dos sertões maranhenses**. São Paulo: Ed. Siciliano, 2002.

RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835-1840. **Revista Tempo**. Rio de Janeiro: v.22, 2006;

\_\_\_\_\_. Dos sentidos aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos. **Anais do Arquivo Público do Pará**. V.4, T.I, 2001, p.241-274.

RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio**: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil. Campinas: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.

\_\_\_\_\_. “Neste tráfico não há lugar reservado”: traficantes portugueses no comércio de africanos para o Brasil entre 1818 e 1828. **Revista História** (São Paulo), v.36 e38, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-436920170000000039>. Acessado em 14 de outubro de 2019.

SALLES, Vicente. **O negro no Pará sob o regime da escravidão**. Brasília: Ministério da Educação; Belém: Secretaria de Estado da Cultura-SECULT: Fundação “Tancredo Neves”, 1988.

SAMPAIO, Eliane Silva. **Um estudo sobre gênero no Brasil do século XIX**: O caso Anna Jansen, a Rainha do Maranhão. Dissertação. Escola de Educação e Gestão. Programa de Pós-Graduação em Contabilidade. Universidade do Minho. Portugal, 2015.

SANTOS, Diego Pereira. **Entre Costas Brasileiras**: o tráfico interno de escravos em direção à Amazônia, c.1778 – c.1830. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH). Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, 2013.

SCHLICHTHORST. C. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826)**: uma vez e nunca mais - contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2000.

SILVA, Daniel B. Domingues. “**The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organization**”. *Slavery and Abolition*, vol. 29, 4 dez. 2008, p. 477-501.

\_\_\_\_\_. **Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico**. In: GUEDES, Roberto (Org.). **África, brasileiros e portugueses: séculos XVI-XIX**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

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

SILVA, Marley Antonia da Silva da. **Nas correntes do Atlântico Norte e Sul: tráfico de escravizados para Belém do Grão-Pará (1777-1841)**. Tese. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2020.

\_\_\_\_\_. **A extinção da Companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777 – 1815)**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

SILVA, José Bonifácio de Andrada e. **Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura**. Paris: Typographia de Firmim Didot, 1825.

SLENES, Robert W. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economics, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, W. **The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas**. New Haven & London: Yale University Press, 2004, p. 325-370.

SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. Spix e Martius. BH: Ed.Itatiaias; São Paulo: Ed.USP, 1981.

SOUZA JÚNIOR, José Alves de. **Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios do Grão-Pará do setecentos**. Belém: Ed. UFPA, 2012.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. SP: Ed. Ática, 1988.

THOMPSON. E.P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Tradução Waltensir Dutra. (Sem editora): 2009.

TRIBUZI, Bandeira. **Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento**. 2 ed. São Luís: CORECON-MA, 2011.

VIEIRA, Jofre Teófilo. **Uma tragédia em três partes: o motim dos pretos da Laura em 1839**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2010.

VILLALTA, Luiz Carlos. Pernambuco, 1817, “encruzilhada de desencontros” do Império luso-brasileiro: notas sobre as idéias de pátria, país e nação. **Revista USP**, São Paulo, n.58, p. 58-91, jun/ago 2003.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**. São Luís: ACM, v.3, 1954.

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. SP: Cia. Das Letras, 2012.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. **Sonhos africanos, vivências ladinhas: escravos e forros em São Paulo (1850-1880)**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998.

XAVIER, Manuel Antonio. Memória sobre o decadente estado da lavoura e comércio da Província do Maranhão e outros ramos públicos, que obstem a prosperidade e aumento de que é suscetível (1822). **Revista do IHGB**. Rio de Janeiro, n. 231, 1956.

XIMENDES, Carlos Alberto. **Sob a mira da Câmara: viver e trabalhar na cidade de São Luís (1644-1692)**. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2013.

YOUSSEF, Alain El. **Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822-1850)**. São Paulo: Intermeios; FAPESP, 2006.