



ROTAS NEGREIRAS E COMÉRCIO DE AFRICANOS PARA O MARANHÃO COLONIAL, 1755-1800

Maria Celeste Gomes da Silva¹

Estudiosos que se dedicaram à investigação do tráfico negreiro indicam que somente em portos brasileiros desembarcaram quatro de cada dez africanos importados pelas Américas². Estima-se que da segunda metade do século XVI até 1850 foram enviados para o Brasil aproximadamente 3.500.000 a 4.000.000 africanos³. O Brasil aparece como a região que mais recebeu africanos, e Rio de Janeiro e Salvador juntos foram os portos responsáveis pela absorção de 1/3 destes⁴.

Nesse contexto observa-se que a inserção regular de africanos no Maranhão foi tardia, pois, somente a partir da segunda metade do século XVIII “nos defrontamos com processos que já vinham sendo vividos em outras áreas do Estado do Brasil desde os séculos XVI e XVII: a montagem e funcionamento do sistema agro-exportador”⁵. E foi em meados dos Setecentos que o Ministério Pombalino implementou políticas de incentivo e de criação de companhias de comércio visando o incremento do tráfico negreiro e a sua envolvente comercialização. A partir de então, o Maranhão se transformou em uma área importante no cultivo e comércio de arroz e de algodão, “o que modificou sobremaneira o perfil da região”⁶.

A presença do cativo africano no Estado do Maranhão

Ao longo dos séculos XVI e XVII a mão de obra indígena foi predominante no Estado do Maranhão⁷, porém isso não significa que ela tenha sido a única, uma vez que não podemos negligenciar a presença dos escravos africanos nesse Estado.

¹ Mestre em História pela UFRRJ e atualmente é bolsista da FAPERJ.

² FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, p. 25.

³ MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990. p. 53.

⁴ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1678-1830)*. 2005. 137 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. p. 6.

⁵ MOTA, Antonia da Silva. *Família e fortuna no Maranhão setecentista*. In: COSTA, Wagner Cabral da (org.). *História do Maranhão: novos estudos*. São Luís: EDUFMA, 2004, p.77.

⁶ *Ibidem*, p. 77.

⁷ Para evitar eventuais confusões, todas as vezes que nos referirmos apenas ao Maranhão, nossa região de estudo, utilizaremos as seguintes formas: capitania maranhense ou Maranhão, e quando nos referirmos ao Estado do século XVII e XVIII faremos o uso dos seguintes termos: Estado do Maranhão ou Estado do Grão-Pará e Maranhão.



Até a segunda metade do século XVIII a população cativa africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão foi pouco expressiva. Não é possível precisar a data exata em que os primeiros escravos africanos foram inseridos nesse Estado. Porém, alguns autores apontam que os primeiros aportaram na região por intermédio de ingleses (século XVII)⁸. Segundo Mário Martins Meireles, tanto os escravos africanos quanto o tráfico negreiro já existiam no Maranhão há pelo menos cem anos antes da criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755), “[...] haja vista que já em 1655 se criava, em São Luís, um cargo de Juiz da Saúde para, dentro de suas atribuições, visitar os navios que chegavam com negros, naturalmente em não muito bom estado de sanidade [...]”⁹. Arthur Cezar Ferreira Reis argumenta que no século XVII eram raros os negros inseridos no Maranhão, pois faltavam capitais para pagá-los e “Não havia relações mercantis sistemáticas entre o Maranhão e a costa africana. Os negros que chegavam eram trazidos por uma ou outra embarcação que, esporadicamente, tocava em São Luís”¹⁰.

Vicente Salles¹¹, entre outros autores, aponta que a inserção de escravos africanos na região, antes do advento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), foi irregular e em pequenas quantidades, e Bezerra Neto pontua que por cerca de trinta anos (1692-1721) o contingente de cativos traficados entre a África e a Amazônia portuguesa foram modestos, “constituindo-se o próprio tráfico em atividade irregular e pouco constante”¹².

Percebe-se que ao menos desde o final do século XVII a Fazenda Real procurava tornar regular a entrada de escravos africanos no Estado do Maranhão, a fim de que estes pudessem solucionar os constantes problemas para se adquirir mão de obra. Nesse sentido, o Regimento das Missões de 1680 continha um item tratando da inserção de escravos negros no Estado, e o segundo despacho dessa legislação dizia o seguinte:

Que todos os anos se metam no Estado do Maranhão quinhentos ou seiscentos negros, para suprirem os escravos que se faziam no sertão; os quais negros se venderão aos moradores por preços muito moderados e a largo tempo. E Sua Alteza os pagará aqui aos mercadores, com que se fez este contrato, para o qual lhes tem já consignado os efeitos de que se hão-de embolsar¹³.

⁸ BEZZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001, p. 21.

⁹ MEIRELES, Mário Martins. *Os negros do Maranhão*. São Luís: UFMA, 1983, p.21.

¹⁰ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Estado do Maranhão. Catequese do gentio. Rebeliões. Pacificação. In: LYRA, A. Tavares. *Sinopse histórica da capitania do Rio Grande do Norte (1500-1800)*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950. p.32.

¹¹ Cf. SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV, 1971.

¹² BEZZERRA NETO, op. cit., p. 23.

¹³ Lei de 1º de abril de 1680 apud Beozzo, 1983.



De acordo com José Beozzo essa introdução de cativos negros prevista no Regimento foi insuficiente e não conseguiu suprir as necessidades dos moradores, logo “não alterou substancialmente as condições do mercado de mão-de-obra”¹⁴. Isso significa que os indígenas continuaram sendo os principais trabalhadores.

No Livro Grosso do Maranhão¹⁵ (doravante LGM) também se verifica a preocupação do monarca português com a inserção de escravos negros e o modo como são repartidos entre as capitanias do Estado. Conseguimos perceber essa situação na correspondência datada de 10 de dezembro de 1695:

[...] E porque os Officiaes da Camara do Gram Pará me representarão tambem [sic] a grande necessidade que aquella Capitania tem de escravos para o trabalho das lavouras de que depende o augmentarem [sic] se os engenhos do Assucar [sic] em utilidade daquelles moradores e das rendas reaes, Me pareceu ordenar-vos que dos escravos que se meterem nesse Estado façaes [sic] igual repartição assim na escolha, como no numero delles, ficando a metade nessa Cidade do Maranhão e a outra a metade va para a Capitania do Pará, a qual repartição não somente faça pelos Senhores de engenho, mas [sic] tambem pelos lavradores¹⁶.

Esses são apenas exemplos que demonstram a utilização de escravos negros nas lavouras e engenhos do Estado do Maranhão, antes da criação da CGGPM, assim como as sucessivas tentativas da Coroa portuguesa em atender as frequentes solicitações de seus vassallos por mão de obra. Tais evidências indicam a preocupação de Portugal com o desenvolvimento econômico do Estado.

Viagens negreiras: os africanos e seus portos de embarque

No período anterior à criação da CGGPM e ao longo de sua atuação no comércio negreiro os principais portos de embarque de cativos foram os da região da Alta Guiné. Com alvará secreto de 1757 a área compreendida entre o Cabo Branco e o Cabo das Palmas (Cabo Verde, Bissau, Cacheu) foi concedida exclusivamente para a atividade comercial da companhia pombalina¹⁷, logo, não é surpreendente o fato de que maioria dos escravos inseridos no Maranhão tenha saído dos

¹⁴ BEOZZO, José Oscar. *Leis e regimentos das missões: política indigenista no Brasil*. São Paulo: Edições Loyola, 1983, p. 47.

¹⁵ O Livro Grosso do Maranhão é constituído por uma coletânea de cartas régias, alvarás, decisões e outros atos normativos remetidos de Portugal para o antigo Estado do Maranhão. Tais documentos cobrem o período de 1646 a 1745.

¹⁶ Livro Grosso do Maranhão, op. cit., p. 156-157.

¹⁷ CARREIRA, António. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 1 v, p.105.



portos de Bissau e Cacheu. Mas, com o término das atividades da companhia a comercialização no Maranhão e na África ficou a cargo de negociantes.

Segundo Carreira, logo após a extinção da CGGPM quem deu continuidade ao comércio de escravos foi a Sociedade exclusiva do comércio de Cabo Verde que, porém não obteve sucesso e dessa forma “voltou-se prontamente ao sistema de traficantes, sem grandes apoios financeiros nem do Estado. Cada um fazia o que podia e como podia”¹⁸. Nesse sentido, procuramos verificar se os portos fornecedores de escravos para o Maranhão permaneceram os mesmos, visto que, a partir do final dos Setecentos, “qualquer” pessoa poderia comercializar escravos. E foi no banco de dados *The Transatlantic Slave Trade*¹⁹ (doravante *Voyages*) que buscamos essas informações.

Por intermédio do *Voyages* foi possível montar o quadro 1, no qual computamos o total de viagens negreiras com destino à capitania maranhense de 1693 a 1815. A partir de então, dividimos esse intervalo em três períodos: o primeiro de 1693 a 1755; o segundo sendo de 1756 a 1778; e o último de 1779 a 1815. Iniciamos nossa análise por 1693 porque foi o ano em que constou a primeira viagem com escravos para o Maranhão, e finalizamos com 1815 porque foi quando o tráfico de escravos ao norte do Equador foi proibido. Entretanto, ressaltamos que apesar dessa proibição, o tráfico de cativos continuou sendo efetuado nessa área.

Quadro 1 – Viagens negreiras para o Maranhão (1695-1815)

Períodos	Nº de viagens	%
1693-1755	13	4
1756-1778	70	23
1779-1815	216	72
TOTAL	299	100

Fonte: www.slavevoyages.org

¹⁸ CARREIRA, op.cit., p.115.

¹⁹ ELTIS, David; FLORENTINO, Manolo & BEHRENDT, Stephen. *The Transatlantic Slave Trade: a dataset on-line*. <www.slavevoyages.org>.



Das 299 viagens com destino à capitania maranhense, mais da metade, ou 72%, ocorreu no período após as atividades da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, 23% durante a vigência desta e 4% ao final dos Seiscentos e primeira metade dos Setecentos.

No intervalo de 1693 a 1755 as viagens negreiras rumo ao Maranhão foram intermitentes, e constatamos apenas treze. A entrada de cativos também foi irregular, os assentistas não conseguiram regularizar a inserção desses na capitania e tampouco atender às solicitações/reclamações dos colonos. Diante de tantas dificuldades a introdução de mão de obra escrava africana, até a segunda metade dos Setecentos, foi bem tímida tanto no Maranhão quanto no Pará, e apesar dos esforços da Coroa portuguesa para regularizar o tráfico de escravos na região, somente a partir da segunda metade do século XVIII esse comércio foi regularizado.

Apesar das introduções esporádicas de cativos africanos, computamos em 1.813 o contingente destes no Maranhão durante o intervalo de 1693 a 1755 (quadro 2). Esse provavelmente não foi o número exato de africanos inseridos na capitania maranhense no período, pois Daniel Domingues da Silva acredita que o contingente de escravos desembarcados antes do estabelecimento da CGGPM foi de aproximadamente 2.613, isso porque no banco de dados *Voyages* não constam as entradas de africanos para os anos de 1698, 1702, 1707, 1708, 1718 e 1721. Estes carregamentos de escravos estavam sobre o contrato de particulares²⁰. Já Jerônimo de Viveiros estimou em 3.000 o contingente de cativos africanos no Maranhão antes de 1755²¹, no entanto, não especificou as fontes nas quais se baseou para indicar tal número.

Como assinala Rafael Chamboleyron, é muito difícil estabelecer o número exato do tráfico negreiro durante o século XVII devido ao caráter fragmentário das fontes, pois mesmo com o estabelecimento dos assentos, “a documentação não fornece registros sistemáticos, nem garantias da chegada dos navios e do número de escravos de fato desembarcados e vendidos”²².

²⁰ SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlantic slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p.447-501, dez. 2008, p.481.

²¹ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954. 1 v. p.86-87.

²² CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). *Revista Brasileira História*. São Paulo: ano/v. 26, n. 52, p. 79-114, dez. 2006, p.97.



Quadro 2 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1693-1755)

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1693, 1695, 1696, 1701, 1740, 1741, 1743, 1752, 1755	Bissau, Cacheu, Cabo Verde,	1.115 (61%)
Baía de Biafra	1714	Calabar	356 (20%)
Baía do Benin	1703, 1708, 1715,	Costa da Mina	342 (19%)
Soma			1.813 (100%)

Fonte: www.slavevoyages.org

Considerando a divisão por regiões no *Voyages*, percebe-se o destaque da área da Senegâmbia e *offshore* – essa foi responsável por nove das treze viagens do período. Sendo que do porto de Cacheu constam seis viagens com destino ao Maranhão, para a região da Baía de Biafra (porto de Calabar) consta apenas uma viagem; já da Baía do Benin (Costa da Mina) para a capitania maranhense temos três viagens. Tais informações apontam a região da Senegâmbia como principal fornecedora de cativos para o Maranhão e corroboram o argumento de Chambouleyron, quando afirma que a procedência dos cativos africanos verificada nos Seiscentos foi fundamentalmente da Guiné²³ e da Costa da Mina, sendo tal experiência – a procedência dos cativos – comparável com meados do século XVIII, quando a maioria dos escravos era proveniente da Senegâmbia. Daniel Domingues da Silva também indica que antes da instituição da Companhia do Grão-Pará a maior fornecedora de escravos para o Maranhão foi a Senegâmbia e em segundo lugar estava a Costa da Mina, mas que ao iniciar as atividades da companhia, Angola se tornou a segunda maior fornecedora de cativos substituindo a Costa da Mina²⁴.

A partir das décadas de 1760 e 1770, Portugal e Brasil vivenciaram uma crise econômica. No Brasil a produção do ouro entrou em declínio e as minas de diamantes de Minas Gerais começaram a se esgotar (1750). A esses fatos somaram-se também a queda nas exportações da cana-de-açúcar e do fumo, oriundos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. A queda do primeiro

²³ Por Guiné o autor entende a região atual da Guiné-Bissau.

²⁴ SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlantic slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p. 447-501, dez. 2008, p.486.



produto ocorreu devido aos baixos preços na Europa e do segundo em decorrência de “dificuldades com os fornecedores de escravos da Costa da Mina”²⁵. Esses acontecimentos reduziram o poder de compra dos brasileiros, afetando assim negociantes portugueses e ingleses que se dedicavam a esse comércio. Portugal, que dependia do ouro e dos diamantes de sua colônia americana para cobrir o déficit de sua balança comercial com outros países, se viu em sérios apuros. Além disso, as pesadas despesas decorrentes do envolvimento na Guerra dos Sete Anos (1756-1763) só agravaram ainda mais as finanças da Coroa portuguesa²⁶. Diante de tal cenário, o governo português procurou solucionar a crise na economia brasileira e, imbuído de tal propósito, tentou deter a queda na produção do ouro e dos diamantes, assim como o contrabando dos mesmos; também com o “intuito de melhorar a competitividade do açúcar e do fumo brasileiros, o governo, com um pouco mais de sucesso, fortaleceu os poderes das mesas de inspeção criadas anteriormente (1751) nos principais portos da colônia”²⁷.

Outra medida da administração de Pombal foi a criação de companhias de comércio para o norte e nordeste do Brasil. Entre os objetivos das companhias estavam o desenvolvimento econômico da primeira região e o revigoramento da economia da segunda. Inicialmente a Companhia do Grão-Pará e Maranhão deveria inserir cativos africanos no Estado do Maranhão, “oferecer preços atraentes pelos produtos básicos da colônia, já existentes (canela, cravo, salsaparrilha e máxime o cacau) e novos (algodão e arroz), e transportar essas mercadorias para Portugal por meio de seus próprios comboios armados”²⁸.

A segunda metade do século XVIII representou então um momento de intensas mudanças (políticas e econômicas) em Portugal e na América portuguesa, e o Estado do Grão-Pará e Maranhão como parte integrante do Império português também se constituiu em um palco de significativas transformações. E tanto a criação da CGGPM, como as políticas do primeiro ministro de D. José – Marquês de Pombal – foram consideradas elementos importantes na transformação do Estado, embora Ciro Cardoso considere que a atuação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão tenha sido mais significativa na capitania maranhense do que na Amazônia²⁹.

²⁵ ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v. p.549.

²⁶ BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p.194.

²⁷ ALDEN, op.cit., p.550.

²⁸ ALDEN, op. cit., p. 550.

²⁹ CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984, p.113.



Uma das questões que a CGGPM se destinou a resolver foi a carência de mão de obra, especificamente regularizar a entrada de cativos africanos no Estado Grão-Pará e Maranhão. O comércio de escravos se constituiu em um negócio vital para a empresa monopolista, pois caberia aos escravos cultivarem os gêneros tropicais que seriam exportados de São Luis e de Belém para Lisboa, sendo que o principal centro de resgates de escravos foram os portos de Bissau e Cacheu, áreas de onde saíram o maior número de cativos africanos para o Maranhão³⁰.

No quadro 3 apresentamos as regiões que forneceram cativos para a capitania maranhense durante o período no qual foi concedido a CGGPM o monopólio da comercialização na África (rios da Guiné) e no Estado do Grão-Pará e Maranhão.

Quadro 3 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1756-1778)

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776, 1777, 1778	Bissau, Cacheu, Cabo Verde	9.258 (90%)
África Centro-Occidental	1765, 1776	Benguela, Luanda	1.017 (10%)
Soma			10.275 (100%)

Fonte: www.slavevoyages.org

Dentre as setenta viagens negreiras com destino à capitania maranhense, sessenta e sete delas saíram da região da Senegâmbia, trinta e uma, de Bissau, vinte e sete, de Cacheu e nove, de Cabo Verde; e apenas três, da África central, sendo duas de Luanda e uma de Benguela. Portanto, no período de atuação da companhia pombalina os resgates de cativos se limitaram a basicamente essas duas regiões. E da população africana inserida como cativa no Maranhão durante a atividade da CGGPM e mesmo depois dela, Carreira acredita que entre o rio Casamansa e o Cacheu foram resgatados banhuns, cassangas, felupes, baiotes, balantas, brames, pepéis e caboianas. Do porto de Bissau os africanos embarcados para a capitania maranhense eram pepéis da própria ilha, balantas,

³⁰ DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Pará: Universidade Federal do Pará, 1971. 1 v. p.441-467.



manjacos, bijagós, beafadas, nalus e mandingas, soninkés e pajandincas³¹. Esses foram os grupos de procedência que mais alimentaram a corrente do tráfico.

Ao final do século XVIII e início do XIX a América portuguesa vivenciava uma conjuntura econômica favorável e, de acordo com João Fragoso, esse período (de 1792 a 1815) foi positivo a nível mundial e, no Brasil, significou uma melhoria “da situação internacional de seus produtos agrícolas, especialmente açúcar e algodão, traduzindo-se em uma tendência de alta de preços”³². Portanto, diríamos que o intervalo de 1779 a 1815 se configurou em um momento áureo da economia maranhense, pois se aumentou a produção/exportação de arroz e algodão e conseqüentemente também recrudescer a entrada de africanos na capitania. No quadro 4 apontamos as regiões e os portos de embarque dos africanos inseridos no Maranhão por esse período.

Quadro 4 – Principal região de procedência dos cativos africanos (1779-1815)³³

Regiões de embarque	Anos	Portos de embarque	Nº de cativos
Senegâmbia	1779 - 1815	Bissau, Cacheu, Cabo Verde, Guiné Portuguesa, Senegâmbia	42.109 (77,5%)
Baía de Biafra	1805, 1806, 1811	Gabão, São Tomé, Camarões	599
Baía do Benin	1784, 1790, 1807	Benin, Costa da Mina, Uidá	539
África Centro-Occidental	1785, 1787, 1788, 1789, 1793, 1797, 1802, 1803, 1804, 1805, 1806	Benguela, Luanda	10.622 (19,5%)
Serra Leoa	1787	Costa da Malagueta	40
África Oriental	1797	Moçambique	371
Soma			54.280 (100%)

Fonte: www.slavevoyages.org

Das duzentas viagens negreiras destinadas ao Maranhão, com indicação das regiões de procedência, cento e sessenta e cinco delas provinham da Senegâmbia e, entre os portos mais

³¹ CARREIRA, António. *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982, p.105-106.

³² FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.16.

³³ Nosso objetivo foi demonstrar os portos de procedências dos cativos africanos inseridos na capitania maranhense, portanto, no quadro 4 não incluímos os escravos sem especificação de procedência (totalizam 1.000) e os designados apenas como sendo originários da África (1.149).



representativos, estavam os de Bissau – de onde partiram cento e uma viagens com o total de 25.147 cativos – e Cacheu com cinquenta e cinco partidas, totalizando 14.104 escravos.

A segunda área a se destacar no envio de cativos foi a África Centro-Occidental, dela partiram vinte e quatro viagens, sendo a maioria (vinte e uma) oriunda do porto de Luanda. Só deste porto desembarcaram 9.545 cativos na capitania maranhense entre os anos de 1785 e 1806. A Senegâmbia e a África Centro-Occidental foram responsáveis por 97% dos escravos desembarcados no Maranhão. Esse contingente de cativos africanos, provavelmente a maioria, foi destinado às lavouras de algodão e arroz. E, segundo Antonia Mota, uma unidade de produção voltada para o plantio desses dois produtos necessitava, em média, de vinte escravos³⁴.

No decorrer do período anterior a sua criação, durante sua atuação e mesmo após o término das atividades da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, o comércio de escravos continuou a ser realizado no setor de Cacheu e Bissau, não havendo alteração importante. Tanto que no início do século XIX têm-se notícias de que os cativos das Ilhas de Cabo Verde eram provenientes da Costa da Guiné, Bissau, Cacheu e Serra Leoa. E, como apontamos no quadro 4, os portos dessas localidades continuavam a ser frequentados por navios portugueses que, ao adquirirem escravatura, partiam com ela “em direitura a Pernambuco, Maranhão ou Pará”, ou seja, os mercados abastecedores e consumidores permaneciam “os mesmos que a empresa [CGGPM] alimentou durante três dezenas de anos”³⁵. Fato que pode ser corroborado pela correspondência a seguir:

A [praça] de Bissau; maior pelo seu commercio actual e cituada [sic] mais ao sul em huma [sic] ilha, he banhada de hum Rio, e no centro das terras em distancia de 50 legoas [sic] se acha a povoação de Geba; estes lugares são os que restrictamente [sic] estão debaixo da sujeição e Domínio Portuguez,[sic] sendo todo o resto do paiz occupado [sic] de gentio bárbaros, de cujas [desinções] procede o resgate, e origem da escravatura, que se exporta para as capitánias do Maranhão, e Pará, constituindo o objecto principal, e quaze [sic] único daquella Costa, tornando-se como accessorio [sic] alguma Cera, Marfim, extraviada pelos Gentios aos Ingleses, e Francezes, que pagando-lhes por hum maior preço os desvião das nopsas [sic] Praças, que apsim [sic] perdem estas fontes de hum commercio [sic] lucrativo.

[...] Taes [sic] são os Portos, e Praças que fazem todo o commercio da Costa de Guiné, que animado da nossa parte com introdução de gente, e fomento do commercio, se tornaria, muito, e muito vantajozo a este Reino, e aos nopsos [sic] Domínios do Maranhão, e Pará, para onde se destina a escravatura, que popso [sic] informar ao dito Respeito [...]³⁶.

³⁴ MOTA, Antônia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. 2007. 188 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, 2007. Disponível em: <http://www.btdt.ufpe.br/tedeSimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=5376>. Acesso em: 12 mar. 2010, p.56

³⁵ CARREIRA, op.cit., 1982, p.101.

³⁶ Documentação colonial portuguesa na África, Ásia e Oceania, coleção IHGB – DL 347,30.03.



A referida carta foi enviada a Lisboa por Manoel Pinto de Gouvêa, recém- comandante de Bissau e que anteriormente tinha exercido o mesmo posto em Cacheu. Ela data de 20 de novembro de 1805. Percebe-se pelo documento a preocupação do comandante em determinar a localização geográfica de Bissau, assim como fornecer informações acerca da população que habita a localidade e o tipo de comércio que se estabelece com eles. Nota-se que mesmo após as atividades da CGGPM essa região continuava a fornecer cativos para o Pará e para o Maranhão.

No decorrer deste capítulo apontamos os diversos portos (brasileiros e africanos) de onde provinham os escravos inseridos no Maranhão. Em relação às localidades brasileiras, verificamos que Bahia e Pernambuco se destacaram como áreas reexportadoras de cativos.

Do lado africano, averiguamos que a partir de final do século XVIII o porto de Luanda começou a se destacar como fornecedor de cativos para a capitania maranhense, mas, apesar disso os escravos provenientes da Alta Guiné continuaram a ser a maioria. Sendo que, a região da Senegâmbia comercializou escravos com o Maranhão por praticamente toda a vigência do tráfico brasileiro³⁷.

O banco de dados *Voyages* informa que até 1842 os cativos advindos das Ilhas de Cabo Verde desembarcaram na capitania maranhense, ou seja, após a proibição do tráfico negreiro ao norte do Equador, esse continuou sendo realizado. René Pélissier pontua que Bissau, em 1849, ainda era “o porto privilegiado das exportações negreiras consecutivas às guerras travadas no interior pelos Fulas contra os Mandingas”³⁸.

Africanos em São Luís: batismos, casamentos e óbitos

As informações coletadas no banco de dados *Voyages* apenas indicam os portos de origem dos escravos, entretanto, por intermédio dos registros paroquiais, é possível perceber como os cativos oriundos da África foram identificados ou se autoidentificaram perante as autoridades religiosas. Nesse sentido, apresentamos amostras de assentos de batismos, casamentos e óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA), nos quais verificamos uma série etnônimos africanos, ou seja, nesses registros é possível vislumbrar como os povos africanos se reorganizaram

³⁷ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. p.75.

³⁸ PÉLISSIER, Réne. *História da Guiné: portugueses e africanos na Senegâmbia, 1841-1936*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p.45.



na capitania maranhense, uma vez que, de acordo com Mariza Soares, “Os critérios de filiação a este ou aquele grupo são definidos aqui, e não na África”³⁹.

No quadro 5 apresentamos as procedências dos escravos batizados na freguesia de Nossa Senhora da Vitória.

Quadro 5 – Batismos da freguesia de N. S. da Vitória (MA): procedências dos escravos (1750-1815)

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Mães	Total
	África				
1767-1815	Guiné	704	491	25	1.220
1783	Guiné de nação mina	0	1	0	1
1753	Bolonda	0	1	0	1
1782	Fulão	1	0	0	1
SOMA PARCIAL					1.223 (65%)
	Alta Guiné				
1769-1815	Balantra	2	0	0	2
1787	Bujago	1	1	1	3
1756	Bujago de cocheu	0	1	0	1
1807	Cabo Verde	1	0	0	1
1751-1784	Cocheu	174	69	20	263
1760	Cocheu nação guiné	0	1	0	1
1752-1815	Mandinga	5	0	2	7
1787-1815	Papel	3	0	0	3
SOMA PARCIAL					281 (15%)
	África Central				
1767-1815	Angola	42	28	2	72
1750	Angico	1	0	0	1
1787-1808	Benguela	5	3	1	9
1814-1815	Cabinda	12	9	0	21
1815	Congo	10	5	0	15
SOMA PARCIAL					118 (6%)
	África Ocidental				
1754-1815	Mina	84	38	0	122 (7%)
	África Oriental				
1806-1815	Moçambique	71	31	1	103 (6%)
1807-1815	Indeterminado	11	10	1	22 (1%)
SOMA GERAL		1.127	689	53	1.869 (100%)

Fonte: Batismos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA).

³⁹ SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 200, p.116.



O batismo, que, ao menos desde o século III, tem como significado a purificação do pecado original⁴⁰, também representou o elemento através do qual o cativo africano foi inserido no mundo cristão e no mundo colonial, e essa inserção se deu “não apenas na condição de escravo, mas como membro de grupos específicos, fazendo surgir daí, mais que uma simples nomenclatura, um verdadeiro sistema de classificação a ser utilizado nas mais variadas circunstâncias⁴¹”.

Dos 1.869 escravos batizados na freguesia de Nossa Senhora da Vitória, para 22 ou 1% deles não há nenhuma indicação acerca da procedência; para os demais assentos de homens, mulheres e mães⁴², temos: 1.223 ou 65% escravos que classificamos apenas como oriundos da África devido à dificuldade em estabelecer com segurança os seus portos de origem. Entre esses estão: os Guiné, Fulão, Guiné nação mina e Bolonda. Supomos que nesse período os que são indicados apenas como Guiné (a maioria) advêm da Alta Guiné, entretanto, não dispomos de elementos suficientes para sustentar essa suposição, e desse modo preferimos classificá-los com a designação geral de África.

Os originários da Alta Guiné são: Balantra, Bujago (Bijagó), Bujago de Cocheu, Cabo Verde, Cochéu (Cacheu), Cochéu nação Guiné, Mandinga e Papel. Eles correspondem a 281 ou 15% dos 1.869 africanos batizados. A maior parcela deles provém do porto de Cacheu (263), sendo que o primeiro recebeu os sacramentos em 1751 – antes da instituição da CGGPM – e o último, em 1784. Ressaltamos que esta companhia de comércio foi criada em 1755, porém só começou a negociar escravos em 1756, logo todos os batizados antes desta data foram inseridos na capitania maranhense por assentistas⁴³. Esse é mais um indicativo de que a conexão entre o porto de Cacheu e o Maranhão é antiga, ou seja, não se estabeleceu no período de atuação da CGGPM e tampouco findou quando esta deixou de existir, uma vez que, em 1782, 1783 e 1784, ainda constam o batismo de cativos oriundos dessa região. Ainda, da Alta Guiné encontramos 2 escravos Mandingas, 1

⁴⁰ GUEDEMAN, Stepen; SCHWARTZ, Stuart. Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII. In: REIS, João José (org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1998, p.33.

⁴¹ SOARES, op.cit., p.96.

⁴² As mães não estavam sendo batizadas, mas batizando seus filhos. As computamos entre os batizados no intuito de conhecer as suas procedências.

⁴³ Assentista era a pessoa (física ou jurídica) que tinha a exclusividade de introduzir nas colônias, por um determinado prazo, “uma quantidade ponderável e certa de escravos, a preços e sob condições pré-fixadas”. Cf. GOULART, Mauricio. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p.174.



Balantra e 1 Papel recebendo os sacramentos em 1815, ano em que o comércio negreiro (legal) ao norte do Equador foi proibido.

Ao analisarmos os assentos paroquiais percebemos que a maioria dos escravos batizados foram identificados como pertencentes aos grandes grupos de procedência (Angola, Cacheu, Guiné, Mina, Moçambique) e, apenas para a minoria, consta uma procedência que especifica um local da África, como: Bujago de cocheu que provavelmente indica que esse cativo tenha sido capturado/vendido nas Ilhas Bijagós e encaminhado para o porto de Cacheu e daí para o Maranhão.

O batismo dos cativos era obrigatório, tal procedimento poderia ser realizado nos portos africanos, quando os escravos estavam prestes a embarcar para as Américas ou ser ministrado logo que desembarcassem em seu destino final. Se esta foi uma prática habitual o mesmo não se pode dizer com relação ao casamento, este requeria o atendimento de diversos critérios para sua realização (dispensas matrimoniais e processos de banho). Portanto, não é surpresa que o casamento entre os escravos fossem diminutos, embora isso não seja indicativo de que os escravos não se interessassem pelo casamento católico, uma vez que Sheila Faria – ao observar os matrimônios em Campos dos Goitacases, no Rio – apontou que esse era desejado e corriqueiro, mas se realizava quando possível. Para a autora o que diferenciava os segmentos populacionais, quanto ao matrimônio legal, era a “menor ou maior dificuldade de encontrar parceiros, escolhidos por eles próprios ou por seus grupos familiares”⁴⁴.

Estudos indicam que do ponto de vista religioso o casamento foi mais representativo para a Igreja do que para a população como um todo. E se o matrimônio, para o homem branco, representava a estabilidade familiar e um respeito social, para os escravos ele era estratégico⁴⁵. Dessa forma,

a legalização dos matrimônios seria, então, uma das estratégias possíveis para tentar fazer com que os senhores respeitassem seus grupos familiares. Os africanos, habilmente, utilizavam o código social e ritual do homem branco para ter condições de estabilizar sua organização familiar⁴⁶.

Não conhecemos os motivos que levaram os escravos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória a se casarem e muito menos as estratégias por trás de tais decisões, mas percebemos que

⁴⁴ FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. p.337.

⁴⁵ FARIA, op. cit., 1998. p.304.

⁴⁶ FARIA, op. cit., 1998, p.335.



africanos de diversas procedências oficializaram suas uniões perante a igreja católica e talvez tal fato pudesse indicar uma tentativa de estabilização e reconhecimento de seu grupo familiar perante a sociedade, bem com a inserção social do mesmo⁴⁷.

Para a freguesia de Nossa Senhora da Vitória verificamos um total de 206 casamentos para o período de 1791 a 1803. Desta amostra, nos interessa saber apenas a procedência dos cônjuges. Não pretendemos analisar qual grupo casava mais, ou se os matrimônios ocorriam em maior quantidade entre membros de uma mesma procedência ou não. Mas apenas identificar quais procedências eram mais presentes nessa freguesia e, com essa finalidade, construímos o quadro 6.

Quadro 6 – Casamentos da freguesia de N. S. da Vitória, procedências dos cônjuges (1791-1806)

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Total
1791-1806	África	117	110	227
	Guiné			
1797-1801	Alta Guiné	2	1	3
	Bujago			
1792-1800	Mandinga	5	0	5
SOMA PARCIAL				8
1791-1806	África Central	51	54	105
	Angola			
1793-1805	Benguela	5	8	13
SOMA PARCIAL				118
1791-1804	África Ocidental	15	19	34
	Mina			
1791	África Oriental	1	0	1
	Moçambique			
1793-1806	Crioulo	9	11	20
1797	Mulato	1	0	1
1794-1798	Indeterminado	0	3	3
SOMA GERAL		206	206	412

Fonte: Casamentos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luis-MA).

Nos registros de casamentos – com exceção dos 20 crioulos, dos 3 cativos com procedência indeterminada e de 1 mulato – temos 388 africanos, sendo que 196 são homens e 192, mulheres. Dentre esses, predominam os escravos identificados como Guiné, que representam 58% dos 388 com origem africana. Este fato não surpreende visto que os identificados como Guiné eram

⁴⁷ FARIA, op. cit., 1998, p.338.



a maioria no momento do batismo e, possivelmente, constituíam o maior grupo da freguesia de Nossa Senhora da Vitória, e sendo a maioria, portanto, casavam mais.

Se o casamento para os escravos representava uma forma de inserção social e estabilização de sua organização familiar, o registro de óbito paroquial significava para homens e mulheres coloniais a morte social⁴⁸.

Os assentos de óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória nos possibilitam vislumbrar como os escravos africanos, no decorrer de sua vida no Maranhão, se identificaram com determinados grupos. Supomos que, transcorridos os primeiros momentos de ambientação na nova terra, os cativos provenientes das mais diversas localidades da África puderam por meio do convívio com outros companheiros de cativeiro perceberem diferenças e semelhanças e, assim, redefiniram suas identidades e as fronteiras que os separavam⁴⁹, ou seja, se reconhecerem como pertencendo, por exemplo, ao grupo dos angolas ou ao dos cacheus. Talvez esse fato explique uma maior diversidade de procedências nos registros de óbitos e também uma súbita diminuição dos Guiné, grupo que prevaleceu nos assentos de batismos e de casamentos.

Dos 1.142 escravos falecidos na freguesia de Vitória, 148 destes eram crioulos e para 99 não havia indicação da origem, logo temos 895 com origem africana. Como podemos verificar no quadro 7.

Quadro 7 – Procedências dos escravos falecidos na freguesia de N. S. da Vitória, 1803-1885

(continua)

Anos	Procedências	Homens	Mulheres	Mães	Total
	África				
1819-1878	Africano	28	49	0	77
1823	Aguçá	1	0	0	1
1844	Camundo	1	0	0	1
1803-1837	Guiné	20	27	2	49
1848	Manjazo	1	0	0	1
1823	Maningo	1	0	0	1
SOMA PARCIAL					130 (11,4%)
	Alta Guiné				

⁴⁸ FARIA, op.cit., 1998. p.307.

⁴⁹ BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000. p.25-67, passim.



1819	Baiuno	0	1	0	1
1821-1837	Balantra	5	2	3	10
1846	Bambara	1	0	0	1
1812-1865	Bijago	25	39	13	77
1817/1834	Cabo Verde	2	0	0	2
1812-1865	Cochéu	47	66	23	136
1816-1849	Fulupo	6	5	2	13
1826-1845	Haussá	5	2	0	7
1812-1846	Mandinga (o)	24	21	13	58
1826/1834	Nalu	2	0	0	2
1819-1828	Papel	1	3	0	4
1820-1850	Suruá	4	3	1	8
SOMA PARCIAL					319 (28%)
	África Central				
1821-1848	Angico	4	3	1	8
1803-1866	Angola ou gentio de Angola	58	102	37	197
1804-1850	Benguela	12	19	7	38
1816-1867	Cabinda	15	17	2	34
1825/1842/1847	Cassange	1	1	1	3
1818-1849	Congo	8	5	4	17
1823-1842	Rebolo	1	1	2	4
SOMA PARCIAL					301 (26,4%)
	África Ocidental				
1826-1842	Calabar	3	1	2	6
1803-1864	Costa da Mina	49	47	25	121
1825/1827	São Tomé	2	0	0	2
1823/1840/1844	Nagô	1	2	0	3
SOMA PARCIAL					132 (11,6%)
	África Oriental				
1803-1840	Moçambique	5	7	1	13 (1%)
1815-1851	Crioulo	70	78	0	148 (13%)
1816-1851	Indeterminado	48	44	7	99 (8,6%)
SOMA GERAL		451	545	146	1.142 (100%)

Fontes: Óbitos da freguesia de Nossa Senhora da Vitória (São Luís-MA).

Dentre os 895 escravos com origem africana, para 130 (ou 11,4%) não foi possível identificar a região de procedência, entre eles estão: os africanos, aguçá, camundo, guiné, maningo



e manjazo. Sendo que, destes 130, se destacaram os registrados apenas como africanos, que foram 77 (a maioria), e para estes nem sequer se cogitou um possível porto de origem.

Dos africanos com origens identificadas, se destacam os da Alta Guiné, que representam 28% dos escravos oriundos da África. Neste grupo estão: baiuno, balantra⁵⁰, bambara, bijago⁵¹, Cabo Verde, Cocheu⁵², fulupo⁵³, mandinga, nalu, papel⁵⁴ e suruá. Com exceção de Cabo Verde e Cacheu que, em geral, indicam os portos de embarques dos cativos, os demais termos se referem a localidades ou grupos específicos dessa região africana. Em maior quantidade estão os das Ilhas Bijagós (77), os mandingas (58), os felupes (13) e os balantas (10). Esses pequenos grupos ou embarcavam do porto de Cacheu ou de Bissau.

A segunda região africana a ser representada nos assentos de óbitos foi à África central, com 26,4%. Desta área tivemos os seguintes grupos: angola, angico, benguela, cabinda, cassange, congo e rebolo. Em maior número estavam os angolas, com 197 escravos, seguidos pelos benguelas (38) e pelos cabindas (34). Percebe-se que a África central (Angola) se configurava como a segunda maior fonte de escravos para o Maranhão (no século XIX).

Foi nos registros de óbitos que encontramos maior número de crioulos, estes começaram a aparecer nos assentos a partir de 1815. Esse dado provavelmente indica que esses crioulos eram filhos e/ou netos dos cativos africanos que desembarcaram em São Luís na segunda metade do século XVIII.

Observando as três formas de assentos paroquiais, uma das informações que chama a atenção é a tendência à africanização na cidade de São Luís a partir da segunda metade dos Setecentos e início dos Oitocentos (para os batismos e casamentos) e século XIX (para os óbitos).

Logo, a partir do exame da documentação citada é possível verificarmos que no decorrer da segunda metade do século XVIII e início do século XIX diversas foram as regiões – africanas e brasileiras – que forneceram mão de obra escrava para o Maranhão, mas também demonstramos a estreita conexão entre esta área e a Alta Guiné. Esta sem dúvida foi a principal fornecedora de cativos, sendo que, o comércio negreiro entre a capitania maranhense e os portos dessa região vigorou por praticamente toda a vigência do tráfico de escravos para a América portuguesa.

⁵⁰ Balantra ou Balantas.

⁵¹ Bijagós ou Bissagós.

⁵² Cocheu ou Cacheu.

⁵³ Fulupo ou Felupes.

⁵⁴ Papel ou Pepéis.



Bibliografia

ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina colonial*. São Paulo: EDUSP, 1999. 2 v.

BARTH, Fredrik. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000.

BEOZZO, José Oscar. *Leis e regimentos das missões: política indigenista no Brasil*. São Paulo: Edições Loyola, 1983.

BEZZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CARREIRA, António. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 1 v.

_____. *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). *Revista Brasileira História*. São Paulo, ano/v. 26, n. 52, p. 79-114, dez. 2006.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

GUDEMAN, Stepen; SCHWARTZ, Stuart. Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII. In: REIS, João José (org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1998.



MEIRELES, Mário Martins. *História do Maranhão*. [São Luís]: D.A.S.P. – Serviço de Documentação, 1960.

MOTA, Antonia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. 2007. 188 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007. Disponível em: <http://www.bdtd.ufpe.br/tedeSimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=5376>. Acesso em: 12 mar. 2010.

_____. Família e fortuna no Maranhão setecentista. In: COSTA, Wagner Cabral da (org.). *História do Maranhão: novos estudos*. São Luís: EDUFMA, 2004. p. 51-79.

PÉLISSIER, Réne. *História da Guiné: portugueses e africanos na Senegâmbia, 1841-1936*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989. 1 v.

PINHEIRO, Joely Aparecida Ungretti. *Conflitos entre jesuítas e colonos na América portuguesa (1640-1700)*. 2007. 270 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <www.libdigi.unicamp.br/documente/?code=vtls000414730>. Acesso em: 12/01/2010.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Estado do Maranhão. Catequese do gentio. Rebeliões. Pacificação. In: LYRA, A. Tavares. *Sinopse histórica da capitania do Rio Grande do Norte (1500-1800)*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A política de Portugal no vale amazônico*. Belém, 1940.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV, 1971.

SILVA, Daniel B. Domingues da. The Atlanti slave trade to Maranhão, 168-1846: volume, routes and organisation. In: *Slavery & Abolition*. London, v. 29, n. 4, p. 447-501, dez. 2008.

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

VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954. 1 v.