

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
COORDENAÇÃO DE LICENCIATURA INTERDISCIPLINAR EM ESTUDOS
AFRICANOS E AFRO-BRASILEIROS
CURSO DE LICENCIATURA INTERDISCIPLINAR EM ESTUDOS AFRICANOS E
AFRO-BRASILEIROS

JACKSON GOMES DE OLIVEIRA

**ESCRAVIDÃO E RESISTÊNCIA AFRICANA E AFRO-BRASILEIRA NA
CAPITANIA DO MARANHÃO (1720 - 1822)**

São Luís - MA

2021

JACKSON GOMES DE OLIVEIRA

**ESCRAVIDÃO E RESISTÊNCIA AFRICANA E AFRO-BRASILEIRA NA
CAPITANIA DO MARANHÃO (1720-1822)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à coordenação do Curso de Licenciatura Interdisciplinar em Estudos Africanos e Afro-Brasileiros da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de licenciado em História.

Orientador: Prof. Me. Rosenverck Estrela Santos

SÃO LUÍS - MA

2021

**Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA**

Oliveira, Jackson Gomes de.

Escravidão e resistência africana e afro-brasileira na Capitania do Maranhão 1720-1822 / Jackson Gomes de Oliveira. - 2021.

74 f.

Orientador(a): Rosenverck Estrela Santos.

Monografia (Graduação) - Curso de Estudos Africanos e Afro-brasileiros, Universidade Federal do Maranhão, SãoLuís, 2021.

1. Escravidão. 2. Estado do Maranhão. 3. Quilombos. 4. Resistência negra. 5. Tráfico de escravizados. I. Santos, Rosenverck Estrela. II. Título.

JACKSON GOMES DE OLIVEIRA

ESCRAVIDÃO E RESISTÊNCIA AFRICANA E AFRO-BRASILEIRA NA CAPITANIA
DO MARANHÃO (1720-1822)

Trabalho de conclusão de curso apresentado à coordenação do Curso de Licenciatura Interdisciplinar em Estudos Africanos e Afro-Brasileiros da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de licenciado em História.

Aprovado em ____/____/____

Banca Examinadora

Prof. Me. Rosenverck Estrela Santos
Universidade Federal do Maranhão

Prof^ª. Dr^ª. Pollyanna Gouveia Mendonça Muniz

Prof^ª. M^a. Claudimar Alves Durans

Navio Negreiro

*Lá vem o navio negreiro
Lá vem ele sobre o mar
Lá vem o navio negreiro
Vamos minha gente olhar...*

*Lá vem o navio negreiro
Por água brasileira
Lá vem o navio negreiro
Trazendo carga humana...*

*Lá vem o navio negreiro
Cheio de melancolia
Lá vem o navio negreiro
Cheinho de poesia...*

*Lá vem o navio negreiro
Com carga de resistência
Lá vem o navio negreiro
Cheinho de inteligência...*

Solano Trindade - Navio Negreiro

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos amigos de estudo, aos meus familiares especialmente a minha querida mãe Raimunda.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, ao longo de minha vida, e não somente nestes anos como universitária, mas que em todos os momentos é o maior mestre que alguém pode conhecer.

A toda a minha família, sempre presente, que me apoio nos momentos difíceis e muito contribuiu para chegar aonde estou agora, em especial a minha esposa Josélia e os meus filhos Cristian e Adele. Agradeço especialmente a minha querida mãe Raimunda que sempre lutou para que seus filhos pudessem ser pessoas respeitáveis e dignas.

A todas as pessoas que passaram pela minha vida e que de alguma maneira me proporcionaram um aprendizado.

Aos meus colegas da turma 2016 do curso de Estudos Africanos e Afro-Brasileiros pela companhia durante essa jornada, pela presença, mesmo que não seja fisicamente, e pelo carinho constante.

Agradeço ao meu orientador Prof. Me. Rosenverck Estrela Santos, pela grande contribuição no meu processo desenvolvimento durante o curso, também pela oportunidade e apoio na elaboração deste trabalho.

A coordenação do curso de Estudos Africanos e Afro-Brasileiros, técnicos administrativos, estagiários e professores, pela luta incansável em busca de melhorias para o curso e em nome do bem estar dos estudantes.

RESUMO

O Estado do Maranhão em sua composição étnica possuía a segunda maior população de afrodescendentes do Brasil, cenário que teve seu desenvolvimento no século XVII com o crescimento do comércio negreiro para a capitania maranhense. Na atualidade, segundo o Ministério Público do Trabalho, o Maranhão tornou-se o principal fornecedor de mão de obra escrava do País. Destarte, o objetivo é analisar o processo de escravização de povos africanos no Estado do Maranhão, os números do tráfico para a região, o emprego da mão de obra cativa, assim como os movimentos de sublevações que deram início às lutas por liberdade em todo território maranhense. O conjunto bibliográfico que concedeu suporte para esta análise e, conseqüentemente, à produção deste texto, baseou-se na análise de documentos transcritos publicados pelo Arquivo Público do Estado do Maranhão, assim como do estudo de vasta bibliográfica como livros e artigos, fundamentando dessa forma as estratégias de luta engendradas pelos sujeitos escravizados, compreendendo dessa forma as ações de resistência de negros e negras na Capitania do Maranhão entre os séculos XVIII e início do XIX.

Palavras-chave: Estado do Maranhão. Tráfico de escravizados. Escravidão. Quilombos. Resistência negra.

ABSTRACT

The State of Maranhão in its ethnic composition had the second largest population of Afro-descendants in Brazil, a scenario that had its development in the 17th century with the growth of the slave trade for the Maranhão captaincy. Currently, according to the Public Ministry of Labor, Maranhão has become the main supplier of slave labor in the country. Thus, the objective is to analyze the process of enslavement of African peoples in the State of Maranhão, the numbers of trafficking to the region, the use of captive labor, as well as the upheavals that started the struggles for freedom throughout Maranhão. The bibliographic set that provided support for this analysis and, consequently, for the production of this text, was based on the analysis of transcribed documents published by the Maranhão State Public Archive, as well as the study of a vast bibliography such as books and articles, thus substantiating the strategies of struggle engendered by the enslaved subjects, thus comprising the resistance actions of black men and women in the province of Maranhão between the 18th and early 19th centuries.

Keywords: State of Maranhão. Trafficking in slaves. Slavery. Quilombos. Black resistance.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Contrato e assentos celebrados pela Coroa (1680 - 1706)	21
Tabela 2 – Navios que chegaram ao Estado do Maranhão	22
Tabela 3 – Números de escravizados para o Amazonas mortos na travessia negreira do atlântico entre 1676 e 1850.	23

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS E A FORMAÇÃO DOS PLANTÉIS DE MÃO DE OBRA CATIVA NA CAPITANIA DO MARANHÃO.	15
2.1 Os números do tráfico transatlântico: do embarque em portos africanos ao desembarque em terras maranhenses.....	19
2.2 Amontoados em um tumbeiro: carga humana para o cativoiro.....	24
3.1 A escravidão negra e a economia colonial maranhense.....	29
3.2 Entre fazendas e vilas, a dura vida dos negros escravizados no Maranhão.....	34
4. ENTRE MOCAMBOS E QUILOMBOS: SUBLEVAÇÕES NEGRAS NA CAPITANIA DO MARANHÃO.....	48
4.1 Insurreições negras no Maranhão entre os setecentos e as primeiras décadas oitocentistas.	49
4.2 Mocambos e quilombos, sublevações e guerrilhas no Maranhão Colonial.....	55
5. CONCLUSÃO.....	67
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	70

1. INTRODUÇÃO

A conjuntura contemporânea do Maranhão como um dos estados brasileiros fornecedores de mão de obra escravizada, reflete uma condição econômica, cuja origem remontam ao período colonial escravagista onde o uso de escravizados era praticado pelos senhores escravocratas em vista de um desenvolvimento econômico idealizado pelas metrópoles europeias. Esta forma de opressão ainda produz seus brotos como prática de coação da população negra brasileira em pleno século XXI. As informações atuais sobre o uso de trabalhadores maranhenses escravizados apresentados pelo Observatório Digital do Trabalho Escravo (MPT/OIT), apontam que cerca de 22% dos trabalhadores brasileiros resgatados da situação análoga à escravidão no País eram maranhenses. Entre os anos de 2003 e 2018 foram resgatados em todo território brasileiro cerca de 8.119 maranhenses mantidos cativos, desse total 49% se reconheceram como pretas ou pardas; 45.028 foi o total de brasileiros resgatados, com 54% tendo se declarados como pretos ou pardos. Entre os maranhenses 39% não eram alfabetizados e 36% não tinham completado o ensino fundamental, a maioria dos trabalhadores, cerca de 82% estavam no setor agropecuário. (G1 Maranhão, 2020).

Em meados de 1800, estima-se que houvesse por volta de 45 milhões de escravizado no mundo, esse número representava cerca de 5% do total de seres humanos que habitavam o planeta, ou seja, este era o contingente de pessoas em cativeiro, vendidas como mera mercadoria pelos comerciantes escravagistas. (GOMES, 2019, p. 65).

No Maranhão, o uso de mão de obra escravizada, como instrumento de produção da economia colonial contribuiu para o enriquecimento de uma elite branca, por meio do acúmulo de riqueza, teve sua introdução com a chegada dos colonizadores europeus, que primeiro irão escravizar os indígenas residentes na região até sua quase extinção. “A possibilidade aberta de escravização dos índios era vista como grande atrativo e solução para os problemas vividos pelos moradores de São Luís.” (PELEGRINO, 2014, p. 3). O uso dos povos nativos como trabalhadores cativos somente iniciara sua transição com o advento do tráfico negreiro da África para o Maranhão. “O processo de colonização europeia na América, que culminou com o extermínio em massa de milhões de indígenas, deixou também um saldo trágico para os negros.” (NETO, 2004, p. 34). Foi com a introdução de africanos

escravizados, principalmente com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a partir da segunda metade do século XVIII, pelo Marques de Pombal, que a região norte dará seu impulso no comércio negreiro, pois foi com o uso dos navios desta companhia que se deu um maior fluxo no transporte marítimo, tornando mais constante a manutenção de africanos cativos para o Pará e Maranhão, satisfazendo assim o desejo dos senhores de terras maranhenses por mão de obra escravizada do continente africano na região. “A Companhia monopolizou (de 1755-1778) a navegação das rotas comerciais negreiras entre São Luís, 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.).” (SILVA, 2009). Esta Companhia tornou-se a grande responsável pela introdução de um grande número de cativos africanos na região do Grão-Pará e Maranhão até a sua extinção.

Partimos portanto do processo de introdução dos africanos como mão de obra escravizada na Capitania do Maranhão, visto que, desde o século XVII encontramos relatos da tentativa de importação por parte de africanos cativos para o território colonial maranhense a pedido dos habitantes da região ao rei de Portugal, sendo este fornecimento, contratado pela coroa portuguesa em uma quantidade insignificante e a um preço exorbitante, segundo as necessidades e os rendimentos dos habitantes da Capitania, somente a partir de 1755, com um fornecimento regular de cerca de 600 escravizados por ano tendo este fornecimento regular que perdurou até 1777. (VIVEIROS, 1954, p. 85).

Desta forma, pretendemos, em nosso estudo, analisar o processo de escravização dos povos africanos no Estado do Maranhão e sua contribuição para o desenvolvimento socioeconômico do Estado além da luta constante dos cativos contra o processo de escravização imposta pelos europeus aos povos africanos. Trataremos, portanto, da análise dos números do tráfico negreiro para a Capitania do Maranhão. Também abordaremos os diversos usos dessa mão de obra cativa na produção de bens de consumo, principalmente alimentos exportados para o Reino de Portugal; trataremos, das diversas práticas e ações utilizadas pelos cativos na obtenção de manumissões para si e para outros escravizados, assim como dos movimentos de resistência ou sublevações e a formação de comunidades negras denominadas de mocambos ou quilombos. Procuraremos desta forma compreender: Como e em que períodos se intensificou o tráfico negreiro para a Capitania do Maranhão? Quais foram as atividades laborais praticadas pelos cativos nas fazendas, vilas e na capital da Capitania durante os séculos de escravismo? Que mecanismos os mancipios maranhenses utilizaram como ferramentas de combate ao sistema escravagista?

Partindo desses questionamentos, a estrutura do trabalho foi distribuída em três capítulos: No capítulo inicial intitulado: *O Tráfico Transatlântico de Africanos e a Formação dos Plantéis de Mão de Obra Cativa na Capitania do Maranhão*. Arrazoaremos sobre o processo comercial negreiro, as perdas de vidas africanas e os dados numéricos dos cativos desembarcados no Maranhão, que mesmo tendo entrado na rota negreira mais tardiamente, tornou-se uma das regiões de grande concentração de cativos africanos. No segundo capítulo: *O Escravismo Negro no Ambiente Socioeconômico do Maranhão Colonial*: Trataremos do emprego da mão de obra escravizada, e, sua contribuição na produção de riquezas, no desenvolvimento das lavouras de exportação e na produção interna de alimentos, além do uso de cativos nos trabalhos especializados, nas atividades domésticas ou em serviços nas ruas como trabalhos de aluguel ou de ganho. Em nosso terceiro e último capítulo: *Entre Mocambos e Quilombos: Sublevações Negras na Capitania do Maranhão*. Argumentaremos acerca dos levantes, assim como, das ações ou táticas empregadas no enfrentamento do sistema escravagista, sendo os espaços comunitários formados por cativos, alforriados ou pessoas livres o centro da resistência dos africanos e seus descendentes nas matas do Maranhão. Pretende-se desenvolver este trabalho através da pesquisa bibliográfica: livros, revistas, publicações em periódicos e artigos científicos, jornais, monografias, dissertações, teses e páginas de internet.

O escopo do presente trabalho consiste, pois, compreender as diversas ações implementadas pelos escravizados, desde África e através do atlântico, entendendo como se deu o movimento de luta contra seu estado de cativo, isto é, as diversas estratégias utilizadas pelos negros e negras maranhenses na batalha contra o sistema escravista no período colonial do Maranhão setecentista e a primeira metade do oitocentos no Estado do Maranhão.

2. O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS E A FORMAÇÃO DOS PLANTÉIS DE MÃO DE OBRA CATIVA NA CAPITANIA DO MARANHÃO.

Entre o século XVII e o começo do século XVIII o Maranhão passava por dificuldades, onde não havia produção significativa de riquezas, uma Capitania com problemas financeiros, visto que, a principal forma de produção baseava-se na coleta de gêneros amazônicos as “drogas do sertão” e em uma produção agrícola de subsistência assim como na captura e escravização dos povos autóctones da região, neste sentido, a região norte da América portuguesa passava por complicações econômicas pois sua economia nos primeiros séculos era insignificante. Convém considerar que nesse período o Maranhão vivia basicamente dependente de ajuda financeira da Fazenda Real através do envio de gêneros para aquisição da população, a venda destes víveres servia para custear os gastos com a manutenção das fortalezas assim como do conserto dos equipamentos militares, visto que a capitania não tinha meios financeiros próprios para arcar com tais gastos. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 79-85). Nesta conjuntura, a principal força de trabalho utilizada era de índios livres ou escravizados, contudo, a existência de africanos na região não pode ser desprezada. Pois: “Ao longo dos séculos XVI e XVII a mão de obra indígena foi predominante no Estado do Maranhão, porém isso não significa que ela tenha sido a única, uma vez que não podemos negligenciar a presença dos escravos africanos nesse Estado.” (SILVA, 2010, p. 1). A utilização de escravos africanos na região contribuiu fortemente para o desenvolvimento da economia interna do Estado Colonial maranhense, sua utilização tornou-se ainda mais imprescindível quando grandes epidemias de bexigas (varíola) que ocorreram durante as décadas de 1660 e 1690, assolou o Estado vitimando a maior parte da população indígena. Sobre esta epidemia Rafael Chambouleyron aponta que:

O ouvidor Maurício de Heriarte relata que, das dezoito aldeias que existiam na ilha de São Luís antes da epidemia, só haviam sobrado três. Em 1663, descrevendo as dificuldades encontradas pela missão dos padres capuchos de Santo Antônio, frei Pedro das Neves relatava a “grande mortandade que as bexigas fizeram no gentio, que é o remédio destas terras”. Em junho de 1663 era a vez dos oficiais da Câmara de São Luís, que escreviam ao rei, representando o “miserável estado em que ficava esta terra e os moradores dela, sem remédio nem favor algum que V.M. fosse servido mandar a ele, e sobretudo a total ruína de mortes que têm havido nos índios, escravos e aldeias”. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 82)

Estes eventos, juntamente com a falta de uma organização econômica, tornava a região cada vez mais dependente da ajuda da Coroa Portuguesa, necessitando continuamente de aportes financeiros por parte da Fazenda Real.

As epidemias de bexigas que ocorreram entre 1660 e 1690 dizimou uma grande parte dos trabalhadores escravizados da colônia, os índios nas aldeias e os mancípios dos moradores, deixando toda a região praticamente desprovida de mão de obra, logo: “Nada mais natural, então, que em época de crise se recorresse ao tráfico de africanos como alternativa para a falta de trabalhadores indígenas.” (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 83). Pois o uso dos povos autóctones como força de trabalho na capitania maranhense, se deu principalmente durante os séculos XVI e XVII, neste período porém, encontra-se também uma presença, ainda que pequena, de africanos escravizados que não supria a necessidade de trabalhadores, visto que os colonos não eram muito dados ao trabalho, necessitando nesse caso de incentivos da Fazenda Real para que houvesse ajuda financeira ou envio de escravizados, financiados pela Coroa Portuguesa para o Estado do Maranhão, onde, “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, afim de que estes pudessem solucionar os constantes problemas para se adquirir mão de obra.” (SILVA, 2010, p. 2). Este movimento de inserção de africanos escravizados não fora capaz de suprir a falta de trabalhadores, pois segundo Arthur Cezar Ferreira Reis, “Não havia relações mercantis sistemática entre o Maranhão e a costa da África. Os negros que chegavam eram trazidos por uma ou outra embarcação que, esporadicamente, tocava em São Luís.” (REIS, 1950, p. 32).

As viagens inconstantes de embarcações entre o continente africano e a região do Maranhão dificultava a chegada dos navios negreiros com uma carga de cativos de maneira mais constante nos portos de São Luís. Assim, no intuito de desenvolver uma conexão através do atlântico entre a África e a região do Maranhão, o príncipe regente, em vista das dificuldades existentes na importação de africanos escravizados e tendo em conta a efetivação das leis de liberdade e repartição dos índios livres de 1680, procura desenvolver por meio do Conselho Ultramarino incentivos para que comerciantes privados pudessem atuar na região de maneira mais efetiva. Neste sentido Rafael Chambouleyron afirma que:

Apenas um dia depois da publicação da lei de liberdade, o Conselho Ultramarino fazia uma consulta ao príncipe informando que embora não houvesse quem quisesse enviar africanos ao Maranhão, fizera uma reunião com Pedralves Caldas, persuadindo-o a tomar o negócio, a 56 mil réis por peça. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 91)

Mesmo com a interferência da Coroa as dificuldades comerciais permaneceram, e outros comerciantes privados foram convocados para atuarem no comercio transatlântico para o Maranhão, assim

em julho de 1680, dom Pedro II encomendava novamente ao Conselho que ajustasse logo com Manuel Preto Valdez o envio de quinhentas a seiscentas peças da Guiné (desta vez a 48 mil réis cada), “com as condições que lhe parecerem justas e possíveis”. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 91)

Em vista das dificuldades que continuaram inviabilizando uma linha comercial permanente, outro comerciante fora contratado pela Coroa, em outubro de 1680 um novo contrato com José Ardevicus entra em vigor, sendo que este deveria fornecer cerca de seiscentos escravos a um preço de 43 mil réis, sendo estas peças oriundas de Angola, aponta Rafael Chambouleyron. Logo a falta de embarcações que pudessem suprir as necessidades comerciais do Maranhão tornava a aquisição de escravizados africanos uma tarefa complicada, levando a Coroa procurar mecanismos que pudessem incentivar uma rota comercial forte entre o Estado do Maranhão e a costa da África. Após várias tentativas fracassadas em contratos comerciais individuais o governo português resolve contratar um grupo de mercadores portugueses, estes organizaram uma companhia de comércio cujo o principal objetivo era “a entrega de africanos no Maranhão.” Desta forma:

em janeiro de 1682 o príncipe ordenava ao Conselho Ultramarino que passasse alvará de confirmação do assento feito com vários comerciantes, “para a conservação do comércio do Estado do Maranhão, em utilidade de seus moradores”. Pelo “assento do estanco do Maranhão e Pará, juntamente com o contrato de Cacheu”, os assentistas — Manuel Preto Valdez, Pedralves Caldas, Antônio da Gama, Pascual Pereira Jansen, Antônio Rodrigues Marques e Luís Correia da Paz — obrigavam-se a introduzir 10 mil negros no Maranhão, “se tantos forem necessários para aqueles moradores fazerem suas fábricas e lavouras” à razão de quinhentos por ano. Obrigavam-se igualmente a despachar ao Estado fazendas e gêneros necessários para o uso e lavouras dos portugueses, além de enviar pessoas expertas em cacau, baunilha e demais drogas para que estas fossem descobertas e cultivadas. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 93)

Com essa iniciativa o príncipe regente pretendia resolver a dificuldade no fornecimento da força de trabalho escravizadas para o Maranhão assim como promover um desenvolvimento na região, visto que este contrato também estabelecia investimentos nas lavouras com uma produção mais diversificada de produtos, viabilizando assim um comércio mais vantajoso principalmente para a Companhia de Comércio do Maranhão. Companhia que surge em meio aos problemas de manutenção da “íntima vinculação do tráfico maranhense com a Guiné, ao se pressupor a impossibilidade de comerciar com Angola e ao se estabelecer um vínculo formal com o contrato de Cacheu.” (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 94) Em 1682 o contrato da Companhia de Cacheu é encerrado sendo seus direitos comerciais transferidos para a Companhia do Maranhão.

Isso significa que, com a instituição da Companhia de Comércio do Maranhão, o príncipe procurava seguramente resolver não só os problemas da força de trabalho no Maranhão — em razão das leis de liberdade de 1680 — mas igualmente conectar

essa região com o desenvolvimento da praça de Cacheu e da própria Guiné. (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 94)

O comércio transatlântico de escravizados para o Maranhão através da Companhia de Comercio do Maranhão surge como uma estratégia comercial para manter uma rota perene através do atlântico, principalmente entre a Guiné e o Maranhão, uma região que se tornará um importante entreposto no movimento do tráfico de escravizados para o estado do Maranhão. O tráfico atlântico para a região da Amazônia, como já mencionado, tem seu princípio ainda no sec. XVII, como afirma Meireles (2009) *apud* Meireles (1983) onde:

Deve-se ressaltar, no entanto, que a escravidão africana é notada na região maranhense desde a segunda metade do século XVII, tanto o é que o cargo de Juiz da Saúde existia em São Luís desde 1655 com atribuição de visitar os navios que chegavam com negros, o que sugere que a região já recebia mão-de-obra africana antes da atuação da referida Companhia. (MEIRELES, 2009, p. 132, *apud* MEIRELES, 1983)

O Maranhão após diversas tentativas tem sua efetividade na movimentação do comércio entre os portos africanos e maranhenses, a partir do alvará régio de 7 de junho de 1755, que disciplinou e oficializou o exercício comercial da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, esta companhia detinha o monopólio do tráfico de escravos africanos para a região. Segundo Silva:

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”. (REIS, 2010, p. 01)

A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão foi uma organização criada em 1755, idealizada por Sebastião José de Carvalho e Melo ou Conde de Oeiras, mais tarde Marquês de Pombal. Esta companhia foi formada e estrutura para fomentar os negócios entre África e a região norte da América portuguesa, seu privilégio legal baseava-se no tráfico de povos africanos para servirem como trabalhadores escravizados na produção das chamadas drogas do sertão. “Define-se então a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, com o exclusivo da navegação, do tráfico de negros, da introdução de gêneros da Europa, e da compra e venda de produtos da colônia, cujos preços eram taxados pela própria Companhia.”(MATOS, 2019, p.68) Como já citado anteriormente era grande a inquietação dos colonos maranhenses, tanto no campo como nas cidades, por falta de braços para a labuta e constantemente reclamavam por escravizados africanos, a implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão segundo Carreira surge:

Quanto se sabe, quase todos os governadores e as Câmaras do Maranhão e do Pará, desde o início do século XVIII (pelo menos), começaram a propugnar pela criação de uma empresa que se encarregasse do tráfico de escravos africanos, com os quais fosse possível intensificar simultaneamente o apanho das chamadas *drogas do sertão* e o cultivo de gênero suscetíveis de concorrerem para o desenvolvimento das duas grandes Capitânias – a do Maranhão e a do Pará. (CARREIRA, 1988, p. 52).

No que diz respeito a introdução de africanos escravizados no Maranhão, a formação das diversas companhias de comércio contribuíra fortemente para o processo de fornecimento de cativos vindos da África e que desembarcaram em portos maranhenses durante todo o período de vigência do tráfico transatlântico de escravizados. Para Meireles (2009) “As viagens negreiras para o Maranhão apontam a saída de mancípios de sete localidades africanas. De Bissau partiu a maior quantidade de embarcações para cá, perfazendo um total de 61 viagens.” Esta travessia custou aos povos africanos milhares de vidas humanas, números que até hoje são incertos, transportados em embarcações insalubres foram expostos ao terror de serem arrancados de seu lar e lançados num tumbão em uma viagem de incertezas e morte.

2.1 Os números do tráfico transatlântico: do embarque em portos africanos ao desembarque em terras maranhenses.

A travessia forçada dos cativos através do atlântico, roubados de suas terras, lançados ao mar em navios negreiro, vitimou durante três séculos e meio um número incontável de homens, mulheres e crianças de diversos povos africanos. Embarcados a força, muitos sucumbiriam na travessia, os que desembarcavam nos portos de destino serviram de força de trabalho na produção de riquezas para o reino de Portugal. Segundo Laurentino Gomes,

o banco de dados *Slave Voyages*, que cataloga cerca de 36 mil viagens dos navios negreiros ao longo de três séculos e meio, registra um total de 188 portos de partida de cativos no continente africano, sendo que 20 deles responderam por 93% do total do tráfico no Atlântico. (GOMES, 2019, p. 18).

Para Maria Celeste Gomes da Silva, a região do Maranhão, mesmo tendo entrado na rota escravista mais tardiamente, aponta segundo registros referentes as quantidades de viagens de navios negreiros duas regiões de origem no fornecimento de cativos africanos, ela ressalta que:

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 pombalina, logo, não é surpreendente o fato de

que maioria dos escravos inseridos no Maranhão tenha saído dos portos de Bissau e Cacheu. (SILVA, 2010, p. 3)

Maria Celeste Gomes da Silva também aponta informações constantes no banco de dados do site *The Transatlantic Slave Trade*, onde encontram-se dados referentes ao final do século XVII e início do século XIX, mais especificamente entre 1693 e 1815 onde houveram cerca de 299 viagens negreiras cujo destino final era a capitania do Maranhão. Silva assinala que: “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.” (SILVA, 2010, p. 5). Com a efetivação e aumento de embarcações para a Capitania do Maranhão, intensificou-se também o desembarque de cativos vindos da África. Assim conforme observa Matthias R. Assunção, para a capitania do Maranhão houve:

A importação de 12 mil escravos na época da Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1777) iniciou um tráfico humano intenso, que culminou com a importação de 41 mil ‘peças’, só entre 1812-20. Como resultado o Maranhão apresentava, às vésperas da Independência, a mais alta porcentagem de população escrava do Império (55%), concentrada nas fazendas de algodão e arroz, mais tarde também de açúcar, situadas nos vales dos rios Itapecuru, Mearim e Pindaré e na baixada ocidental. (ASSUNÇÃO, 1996, p. 434)

Os mancípios que desembarcaram em portos maranhenses entre 1756 e 1778, procederam basicamente de duas regiões de embarque segundo define Silva (2010, p. 8): África Ocidental (Senegâmbia) entre os anos de 1757-1778, sendo os principais portos de embarque Bissau, Cacheu, Cabo Verde, com 9.258 cativos embarçados; África Centro-Ocidental entre 1765-1776, portos de Benguela e Luanda, com 1.017 cativos, totalizando 10.275 escravizados lançados ao mar dentro de tumbeiros para o Maranhão. Em registro de conta ao governo português encontramos informações sobre a comercialização de cativos desembarcados no porto de São Luís, dessa forma tem-se por parte do administrador da capitania documento que:

Conta o governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Mello e Póvoas, a Sua Majestade, pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínio Ultramarinos, Martinho de Mello e Castro, sobre o favorecimento de Sua Majestade Mandando introduzir maior número de escravos, neste Estado; e informando estar lhe enviando a cópia da ordem dos deputados da Junta aos administradores da Companhia Geral e também as cópias da carregação remetida pelos administradores de Cacheu, mostrando as despesas com a embarcação de escravatura; e do julgamento das soldadas da equipagem de Cacheu para esta cidade. Manifestando sua preocupação com a subida dos preços dos escravos que chegaram ao valor de 136\$112 réis, quando o maior preço de venda aqui era de 120\$000 réis. Conta-lhe ainda sobre a má administração de Cacheu pela remessa de muitos escravos, sem importar-se com a qualidade deles. Maranhão, 26 de abril de 1774. Fl. 68v-69 (MARANHÃO, 2012, p. 22)

Em outro documento o governador da conta da chegada de carga de escravizados para venda.

Conta o governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Mello e Póvoas, a Sua Majestade, pelo Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, sobre a entrada, neste porto, da corveta São Paulo, carregada de escravos, que deveriam ir para o Pará e foram vendidos aqui; também fazendo comentários sobre os preços de escravos e sobre a carregação de Guiné. Maranhão, 09 de julho de 1774. Fl. 73. (MARANHÃO, 2012, p. 22)

As embarcações negreiras que aportavam na capital maranhense rapidamente tinham sua carga de cativos vendidas como demonstrado no documento que apresentamos em seguida.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. = A Galera S. Sebastiam que agora se recolhe a essa Corte veyo aqui com escravatura de Guinë, e trouxe [corroído] escravos que se venderão a este Povo segundo o Costume antigo como se vê da Conta Corrente que será com esta. Tãobem ponho na prezença de V. Ex.^a as Copias da Carregaçam e Conta das despesas feitas de Cacheo athe este Porto para que Sua Magestade a vista de tudo aja de dar as providencias que julgar necessárias a beneficio destes Povos. Deos Guarde a V. Ex.^a muitos anos. Maranhã a 8 de Junho de 1774 = III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Martinho de Mello e Castro = Joaquim de Mello e Povoas. (MARANHÃO, 2009, p. 179-180)

Outras fontes trazem informações sistematizadas de viagens relacionadas ao tráfico negreiro para o Maranhão que foram organizadas a partir das pesquisas de Rafael Chambouleyron cujo dados apresentamos no compilado de tabelas a seguir:

Tabela 1 – Contrato e assentos celebrados pela Coroa (1680 - 1706)

Ano	Contratantes	Nº de Escravos	Origem
1	1680 Pedralves Caldas		Guiné
2	1680 Manuel Pedro Valdez	500 a 600	Guiné
3	1680 José Ardevicus	600(em 20 meses)	Angola
4	1682 Companhia do Maranhão	10 mil(em 20 anos)	Guiné e Angola
5	1692 Companhia de Cabo Verde e Cacheu	145(em 1693)	Mina e Guiné
6	1693 Companhia de Cabo Verde e Cacheu	145(em 1694)	Guiné
7	1695 Companhia de Cabo Verde e Cacheu	145(em 1695?)	Guiné
8	1696 Antônio de Ocanha e Manuel Vilar		Mina e Guine
9	1698 Antônio de Ocanha e Manuel Vilar		
10	1702 Antônio de Ocanha e Manuel Vilar	218 (até 1699)	Mina
11	1705 Antônio de Ocanha e Manuel Vilar		Mina

Fonte: CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII).

Seguindo com o compilado de informações temos a tabela 2, que apresenta dados sobre as embarcações que fundearam em portos maranhenses entre os séculos XVII e XVIII.

Tabela 2 – Navios que chegaram ao Estado do Maranhão

Ano	Nº de escravos	Procedência	Observação
1671	50	Angola	o governador Pedro César de Meneses levou 50 escravos de Angola para construir o engenho de anil.
1671	400	Angola	duas naus holandesas chegam a São Luís, mas são impedidas de comerciar com a população pelo governador.
1673		Guiné	capitão Domingos Lourenço, nau Nossa Senhora do Rosário e Almas.
1682		Guiné	chegada de Pascual Pereira Jansen (estanco) ao Maranhão— contrato 4
1684	200	Guiné	navio do estanco chega a São Luís durante a revolta — contrato 4
1684-85	“poucos escravos”	Guiné	navio do estanco chega a São Luís — contrato 4
1685		Guiné	o capitão Silvestre da Silva chega ao Estado, pago pelo estanco, que já havia sido abolido — contrato 4
1690		Angola	o governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho refere-se a um navio vindo de Angola que teria naufragado na costa do Pará
1693	139	Mina e Guiné	assento com a Companhia de Cabo Verde e Cacheu; capitão Manuel Luís — contrato 5
1695	103	Guiné	assento com a Companhia de Cabo Verde e Cacheu; vendidos aos senhores, lavradores e distribuídos “por particulares”— contrato 7
1696	18		provavelmente assento; escravos vendidos aos senhores de engenho e lavradores — provavelmente contrato 8
1698	108	Mina	assento com Antônio Freire de Ocanha e Manuel Francisco Vilar; o capitão Diogo da Costa deveria entregar 218 escravos; uma das naus queimou na costa da Mina— contrato 9
1702	110	Mina	assento com Antônio Freire de Ocanha e Manuel Francisco Vilar; capitão Diogo da Costa — contrato 10
1705	153	Mina	assento feito com Antônio Freire de Ocanha e Manuel Francisco Vilar; capitão Diogo da Costa — contrato 11

Fonte: CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII).

As viagens apresentadas por Chambouleyron demonstram como se deu a organização do tráfico em relação ao quantitativo de cativos que desembarcaram e suas principais regiões de origens no continente africano. Percebe-se que entre o fim do século XVII e o fim do século XVIII houve, conforme os dados apontam, um aumento constante nas viagens negreiras entre o Estado do Maranhão e os portos africanos fornecedores de

escravizados para os mais diversos usos de mão de obra na região. Outra informação que encontramos nos quadros são os trágicos naufrágios ou mortes de africanos durante a travessia atlântica. “Pelo menos 1,8 milhão morreu ainda na travessia do Atlântico. Entre os que chegavam ao Novo Mundo, as expectativas de vida eram mínimas.” (GOMES, 2019, p. 19).

O banco de dados do site *Slave Voyages*, de acordo com a relação de travessia dos navios negreiros, apresenta uma estimativa entre embarcados e desembarcados, demonstrando que esta travessia vitimou milhares de homens, mulheres e crianças. Na tabela a seguir temos uma estimativa dessa tragédia para a região do Amazonas entre os séculos XVII e XIX.

Tabela 3 – Números de escravizados para o Amazonas mortos na travessia negreira do atlântico entre 1676 e 1850.

Ano	Embarcados	Desembarcados	Diferença
1676-1700	2.044	1.096	948
1701-1725	3.976	2.513	1.463
1726-1750	4.830	1.668	3.162
1751-1775	25.498	22.470	3.028
1776-1800	47.965	44.630	3.335
1801-1825	66.339	59.303	7.036
1826-1850	11.533	10.094	1.439
Total	162.185	141.774	20.411

Fonte: <http://www.slavevoyages.org/estimates/ngpVu3rV>

O web site *Slave Voyages* é um espaço de armazenamento online que sistematiza uma vasta documentação sobre a dispersão de africanos escravizados pelo mundo atlântico. Na tabela 3 temos então uma demonstração do quantitativo de africanos que foram mortos pelo colonialismo europeu, sendo os números expostos referentes apenas ao tráfico de mancípios africanos para a Capitania do Maranhão, sendo os números totais das vítimas do tráfico entre a África e a América até hoje incertos. Sobre esse quantitativo Júlio José Chiavenato afirma que:

Cerca de 100 milhões de africanos foram escravizados e mortos para atender ao sistema escravocrata das Américas. A África foi o único continente do mundo que teve a sua população estagnada nos últimos quatrocentos anos. Matou-se um continente, cometeu-se um genocídio ao longo de trezentos e cinquenta anos que vitimou o equivalente à população total do Brasil contemporâneo. (CHIAVENATO, 1980, p. 44)

Chiavenato nos traz assim importantes elementos a respeito do comércio transatlântico de escravos. Neste sentido o autor desenvolve uma análise do efeito devastador que o tráfico de escravizados no Atlântico causou a todo continente africano. O uso da mão de obra africana escravizada foi uma pratica utilizada por todos as nações colonizadoras

européias, esta prática se intensificou com a expansão na produção de açúcar no novo mundo. “A chegada dos europeus ao continente americano redimensionou o tráfico de africanos no Atlântico, fazendo desse comércio um dos mais lucrativos do período conhecido como Idade Moderna.” (SANTOS, 2017, p. 126). Este lucrativo comércio teve como um dos principais apoiadores o sistema religioso dominante da época, tendo como justificativa a salvação da alma, os cativos batizados alcançariam através da fé cristã a salvação. De acordo com Chiavenato (1980, p. 45-46):

No cinismo que lhe rendia muito dinheiro com o tráfico negreiro, inclusive no Brasil, o pioneirismo da Igreja no ressurgimento da escravidão fica por conta do papa Nicolau V, que em 1454 assinou a bula *Romanus Pontifex*, dando exclusividade aos portugueses nos negócios da África, inclusive para apresar negros e manda-los para o reino.

Visando crescimento de suas finanças o Papa, líder da Igreja Católica, sustentou a dominação e a escravidão dos povos africanos, inicialmente apoiando os portugueses na mercancia de escravizados, dessa forma Chiavenato (1980, p. 46) alega que:

Esse piedoso papa, tão preocupado em salvar a alma dos negros africanos, teve seguidores sempre, enquanto o tráfico de escravos foi lucrativo e a Igreja Católica pôde ganhar suas comissões no infame comércio. [...] basta lembrar que na implantação do comércio negreiro duas bulas foram muito importantes. Por elas, emitidas em 1456 e 1481, os papas Calixto III e Sixto IV afirmam e reafirmam que o ouro e os escravos são os principais produtos da costa da África. E que somente Portugal está autorizado a realizar esse negócio, enquanto a Igreja não estender sua permissão a outros. Foi com essa base moral que os portugueses começaram o assalto à África.

Através dessas autorizações, por parte da Igreja Católica, o governo português põe em ação uma das mais desumanas práticas comerciais, este movimento violentou durante três séculos e meio, milhares de homens, mulheres e crianças das mais diversas regiões e diferentes povos. Tentar estimar a quantidade de escravos enviados para a América, tem sido, como já mencionado, uma preocupação para muitos que pesquisam o tráfico negreiro. Todavia é um ponto de consenso que muitos africanos morreram durante todo o processo de escravização, ocorrendo vítimas desde o momento da captura e transporte em terras africanas, pois “o amor do ganho descobriu no commercio dessa misera gente uma fonte de lucros e riqueza; o negro foi transformado em mercadoria.” (MALHEIRO, 1867, p. 14).

2.2 Amontoados em um tumbeiro: carga humana para o cativo

Entre o período de 1501 e 1870, aproximadamente 12,5 milhões de africanos foram arrancados de suas terras para trabalhar forçadamente em terras desconhecidas além do Oceano Atlântico. O comércio de escravos negros já era praticado muito antes dos europeus

pisarem na América: “Pretende-se que em 1442 forão levados por um Antonio Gonçalves a Portugal 10 homens pretos oriundos da Africa occidental, sendo, portanto, os primeiros.” (MALHEIRO, 1867, p. 14). Mas foi somente com a conquista europeia do novo mundo, sua colonização e desenvolvimento da produção que houve a elevação do tráfico negreiro, tendo essa pratica produzido uma violência de nível inimaginável que transformou a história da humanidade para sempre. Os portugueses logo perceberam o quanto lucrativo poderia ser a venda e o uso de africanos como escravizados, e assim como explicitou Malheiros, Chiavenato (1980) aponta que:

Antes que o tráfico se dirigisse ao Brasil, Portugal chegou a ter já em 1444 em torno de 20% de população escrava. A partir de 1539 calcula-se que entraram cerca de 12 mil negros escravos anualmente em Portugal. Isto significa um negócio excelente que D. Manuel, já com o título de “o Venturoso”, pela descoberta do Brasil e o comércio com as Índias, proclama-se imodestamente *Senhor da Navegação, da Conquista e do Comércio da Etiópia, da Arábia, da Pérsia e das Índias*. Esse rei negreiro tinha razão de estar tão eufórico com o tráfico. A matança indiscriminada de negros, a separação de mães e filhos, era encarada pela sociedade portuguesa – pelo aval oferecido pela Santa Sé – como “*pequena coisa, em comparação das suas almas (dos africanos) que eternamente haviam de possuir verdadeira soltura*”, já que as vítimas seriam batizadas e, portanto, ganhariam o céu. E os lucros obtidos eram enormes. Além do lucro propriamente dito com o tráfico, havia o trabalho que os negros faziam nos campos portugueses. (CHIAVENATO, 1980, p. 50-51)

Para o governo português a possibilidade de grandes lucros compensava qualquer violência imposta aos povos africanos, este pensamento foi praticado por todas as nações colonizadoras durante todo o processo de escravidão e dominação do continente africano. Homens, mulheres e crianças foram violentados em todo o seguimento escravista, desde a captura no coração da África, sua comercialização em portos africanos e sua travessia através do atlântico. Como observado no quadro 3, a quantidade de vítimas que sucumbiram dentro dos tumbeiros, nos revela parte do horripilo sofrido pelos mancípios. De acordo com Gomes (2019), as razias promoveram

Ainda na África, entre 40% e 45% dos negros escravizados morriam no trajeto entre as zonas de captura e o litoral. Dos restantes, entre 10% e 15% pereciam durante o mês que, em média, ficavam à espera do embarque nos portos africanos. Em Benguela, um dos principais portos negreiros de Angola, até o final do século XVIII, os traficantes simplesmente se livravam dos cadáveres jogando-os nas praias e nos rios. Muitos eram depositados nos esgotos a céu aberto da cidade. Dos sobreviventes que embarcavam nos navios negreiros, outros 10%, em média, morreriam na travessia do oceano. (GOMES, 2019, p. 45-46)

Compartilhando do mesmo pensamento Chiavenato (1980) comenta sobre o transporte negreiro, segundo o autor:

Os navios, superlotados, matavam no geral metade dos negros transportados como carga. Entupiam-se os porões em condições higiênicas inimagináveis. Morriam

negros simplesmente sufocados por falta de ar: a estupidez dos traficantes descobriu que era mais barato encher um navio de tal forma que a falta de conforto matasse metade da carga de negros, do que transportar um número menor com um mínimo de cuidado. A prática negreira ensinou que ficava mais barato perder até metade da carga que gastar um mínimo para transportar menos escravos e conseguir menos mortalidade. É que o preço na África era muito baixo e os negros se vendiam por muito dinheiro na colônia. Os negros mortos ou os moribundos simplesmente jogavam-se ao mar. Não se respeitava, evidentemente, a dor dos que se apartavam tão brutalmente de maridos, irmãos, filhos etc. (CHIAVENATO, 1980, p.55)

Laurentino Gomes, sobre as mortes no atlântico, afirma ainda que:

Morria-se de doenças como disenteria, febre amarela, varíola e escorbuto. Morria-se de suicídio — escravos que, tomados pelo desespero, aproveitavam-se de um descuido dos tripulantes, subiam à amurada das embarcações e jogavam-se ao mar. Por essa razão, os navios negreiros geralmente eram equipados com redes estendidas ao redor do deque superior, para prevenir esses atos. Morria-se, ainda, de banzo, nome dado pelos africanos para o surto de depressão muito frequente entre os cativos. Alguém acometido por banzo parava de comer, perdia o brilho no olhar e assumia uma postura inerte enquanto suas forças vitais se esvaíam no prazo de poucos dias. “O banzo é um ressentimento entranhado por qualquer princípio, com a saudade dos seus ou de sua pátria”, descreveu, no final do século XVIII, Luís Antônio de Oliveira Mendes, advogado português nascido na Bahia. “É uma paixão da alma a que se entregam que só é extinta com a morte.”

Os cadáveres eram então atirados por sobre as ondas, sem qualquer cerimônia, às vezes sem ao menos a proteção de um pano ou lençol, para serem imediatamente devorados por tubarões e outros predadores marinhos. Segundo inúmeras testemunhas da época, mortes tão frequentes e em cifras tão grandes fizeram com que esses grandes peixes mudassem suas rotas migratórias, passando a acompanhar os navios negreiros na travessia do oceano, à espera dos corpos que seriam lançados sobre as ondas e lhes serviriam de alimento. Esses rituais eram parte da rotina a bordo. (GOMES, 2019, p. 48-49)

Outro autor que trata das perdas ocorridas entre a captura, transporte, embarque e travessia de cativos, isto é, todo o trajeto do comércio negreiro é Poul Lovejoy, segundo seus estudos:

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

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

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

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

(LOVEJOY, 2002, p. 110-111).

A morte no cativeiro em África, embarcado em um tumbeiro e escravizado em terras estrangeiras, tornou-se uma das mais trágicas realidades vividas pelos povos africanos.

Negros e negras que sucumbiram as atrocidades produzidas pela ganancia dos colonizadores europeus. “Na esteira da grande onda escravagista ficava um cenário de morte e ruína.” (GOMES, 2019, p. 44). O genocídio promovido pelo tráfico transatlântico, deixou seu rastro de sangue e morte desde terras africanas, em tumbeiros ao longo do vasto tumulo oceânico e no cativoiro nas colônias americanas.” Em relação ao comercio de cativos para a região amazônica, parte dos cativos com destino ao Maranhão não tiveram destino diferente dos demais conterrâneos levados a outras colônias americanas, mas tendo o tráfico de escravizado se identificado mais tardiamente na capitania do norte, Meireles (2009, p. 138) alega que:

Por outro lado, pode-se cogitar a relação entre o baixo índice de mortes na travessia aos tipos de embarcação utilizados no transporte dos cativos e às novas tecnologias, posto que quando a região maranhense começa a ser abastecida, regularmente, de mão-de-obra escrava, mudanças significativas no transporte de escravos já tinham acontecido, o que possibilita outro viés para tentar compreender os baixos índices de mortalidade no ‘tráfico maranhense’. (MEIRELES, 2009, p. 138)

As frotas utilizadas como transporte na travessia de mancípios no atlântico, cuja embarcações ficaram conhecidas como tumbeiros (tumbas flutuantes) eram formadas pelos mais diversos tipos de embarcações, dessa forma “Os escravos trazidos para o Maranhão viajaram em negreiros variados. Corvetas, galeras, navios, bargantins, sumacas, escunas, chalupas, patachos e charruas foram, nessa ordem, as embarcações que transportaram cativos para essa localidade.” (MEIRELES, 2009, p. 138). O tipo de embarcação utilizada nas viagens influenciava na maneira como se dava o tratamento dos escravos abordo influenciando assim no total de mortes de cativos nas viagens. Para a Capitania do Maranhão a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, contribuiu para um comercio mais eficaz pois esta empresa possuía uma frota de 42 navios de vários tipos e tonelagens, esta frota realizava todo o transporte, levando mercadoria para Portugal e trazendo cativos de África. (CARREIRA, 1988. P. 97).

Nas embarcações morte e sofrimento acompanhavam os cativos, amontoados em porões fétidos, sujeitos a todos os tipos de enfermidades. “Os navios negreiros eram famosos pelo mau cheiro. Tanto que muitos marinheiros diziam ser possível detectar a sua presença em alto-mar antes que aparecessem na linha do horizonte” (GOMES, 2019, p. 289) estes navios eram verdadeiros purgatórios onde os cativos sucumbiam nos próprios excrementos, devorados pelos piolhos, enfermos consumidos pela febre amarela, malária, tifoide além de varíola, sarampo e gripe.

O tráfico se apresentava como meio de aproximação e contato entre esferas microbianas distintas, cujos resultados, mesmo quando tendentes à acomodação a

médio prazo, traduziam-se de imediato em pestes e mortes no interior dos navios negreiros, mas também em ambas as margens do Atlântico. Óbvio, embora se saiba que a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem nada se apresentava tão propício ao desenvolvimento de enfermidades como um receptor já extremamente debilitado. Eis o motivo pelo qual a travessia ceifava, sobretudo, os escravos. (RIBEIRO, 2011, p. 4)

Os escravizados pestilentos quando não sucumbiam durante a viagem e chegavam ao destino moribundos, passavam por um período de quarentena à espera da cura ou simplesmente morriam aumentando assim o número dos africanos que sucumbiam a infernal travessia. Aqueles que sobreviviam eram vendidos como mercadoria barata nos leilões preparados para a exposição e venda. Enfrentado o martírio da travessia os africanos sobreviventes aos tumbeiros seguiam para as praças onde adquiridos por seus futuros senhores se tornavam mão de obra escravizada.

O leilão era a forma mais comum de venda de escravos no Brasil e no restante do continente americano, porém não a única. Existiam expedições previamente encomendadas por um comprador individual ou por um grupo. A carga de cativos, assim, chegava ao Brasil já com destino certo, sem necessidade de operações de venda no cais do porto. (GOMES, 2019, p. 296)

São estes escravizados que através do trabalho forçado, pagos com flagelos violentos que se sustentará todo o sistema produtivo e toda a produção de riqueza exportada para a Europa por toda a América, pelo Brasil e pelo estado colonial maranhense (CHIAVENATO, 1980, p. 30).

O sistema escravista colonial fez do tráfico negreiro para região do Maranhão um período de intenso comércio de almas africanas para o uso como mão de obra cativa no campo e na cidade, sendo esse período marcado pelo trabalho forçado, duro e penoso. Pois o uso de mão de obra escravizada tornou-se o centro do sistema produtivo colonial. Os cativos faziam parte dos bens do seu senhor e eram considerados como um bem semovente, ou seja, comparava-se a um animal como boi, cavalo, mula ou qualquer outro animal de carga, uma propriedade que podia se mover, e ao contrário dos animais, podia praticar negócios comerciais e jurídicos. Podiam ser utilizados em atividades laborais de ganho ou de aluguel, sendo a quantia arrecadada com estes trabalhos repassadas ao seu senhor. Como veremos, estes trabalhos realizados longe dos senhores possibilitavam aos cativos o acúmulo de capital que financiava a compra da própria liberdade ou a de seus parentes.

3. O ESCRAVISMO NEGRO NO AMBIENTE SOCIOECONÔMICO DO MARANHÃO COLONIAL.

É certo que o uso de africanos como força de trabalho escravizado proporcionou um maior dinamismo no processo de desenvolvimento econômico do Maranhão colonial, neste sentido o aumento do tráfico negreiro contribuiu para o crescimento na dinâmica socioeconômica do Maranhão principalmente entre os séculos XVIII e XIX. “Um aspecto que pode ser considerado comum em todas as sociedades escravistas foi o papel dos escravizados na economia e na sociedade, constituindo-se em agentes ativos no processo de transformação da ordem social.” (GOMES, 2017, p. 16). Com o advento da uso de africanos cativos no processo de produção da sociedade colonial, os habitantes do Maranhão procuravam justificar o uso de mancípios negros financiados pela coroa portuguesa, tendo como principal argumento a introdução do modelo de plantation já utilizado pelo Estado do Brasil. Neste sistema escravocrata, “o grande latifúndio criava praticamente duas classes: o negro, brutalizado como um animal, apenas a máquina de trabalho escravo, e o senhor, usufruindo da produção a serviço da metrópole portuguesa.” (CHIAVENATO, 1980, p. 29)

Os escravizados roubados da África, aportaram em terras maranhenses como mão de obra cativa de sustentação e viabilização de uma economia agroexportadora para a região norte, que fora impulsionada pela instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, empreendimento que implementou “um fluxo intenso de embarcações na rota do Maranhão não só trazendo escravos para a região, mas levando, na torna-viagem, produtos rentáveis para o reino, tais como arroz, algodão, atados, gengibre, couros, tabaco, café, anil, cera, madeira de lei e etc.” (MEIRELES, 2009, p. 142). Com o crescimento econômico, o sistema escravista adentrou o espaço urbano, onde os cativos passaram a atuar como empregados em atividades e tarefas distintas das que eram praticadas nas fazendas.

3.1 A escravidão negra e a economia colonial maranhense

O uso da mão de obra escravizada, assim como a compra e venda dos mancípios, eram costumeiros nos ambientes das vilas portuguesas, esta prática tornou o tráfico um dos mecanismos econômicos mais rentáveis do período colonial, “a força de trabalho escravo, antes de começar a produzir, já rendia muito à Coroa portuguesa” (CHIAVENATO, 1980, p. 56), este comercio foi fundamental na manutenção do sistema escravista, mantendo-se forte mesmo depois do fim do tráfico entre os continentes. Assim como em outros espaços

coloniais a cidade de São Luís do Maranhão, conviveu com uso de trabalhadores escravizados em atividades laborais de aluguel ou de ganho, o emprego de escravizados nesse estilo de serviço fazia parte do cenário escravista das cidades coloniais. Nesse contexto as exigências do mercado eram indicadas e supridas em função do tipo de atividade econômica praticada nas colônias, e dependendo da região os números do comércio negreiro variavam, impulsionados pela necessidade no aumento da produção de riquezas para o império português.

Sobre a introdução de africanos escravizado e seu uso como força de trabalho forçado, Ferreira (2018) aponta que:

Para dar conta da participação de africanos e negros escravizados no Maranhão é preciso observar a vinda destes povos para a região norte da América Portuguesa, sob condições escravas para trabalharem nas fazendas de agricultura que se formaram no Maranhão com maior força a partir da segunda metade do século XVIII. (FERREIRA, 2018, p. 73)

Na região do interior Maranhense setecentista já se encontravam organizadas algumas pequenas vilas e freguesias, sendo que a grande massa populacional de colonos estava concentrada na capital, São Luís. “A partir da distribuição dos moradores pelas freguesias, é possível inferir também que, em 1798, a população da capitania se concentrava basicamente na Ilha do Maranhão e seu entorno.” (MOTA, 1017, p. 470) Este crescimento populacional das vilas interioranas vai se dá principalmente a partir da metade do século XVIII, esse movimento se organiza inicialmente as margens dos rios Itapecuru e Mearim importantes caminhos de acessos e transporte na organização da ocupação colonial do interior do Maranhão. O uso do africano como instrumento opressivo de produção contribuiu na formação das vilas maranhenses, pois “o grande fluxo para o Maranhão de africanos escravizados através do tráfico negreiro a partir de 1755 enriqueceu uma grande parte de homens que participavam diretamente desta prática comercial.” (FERREIRA, 2018, p. 74). O comercio transatlântico de africanos escravizados produziu grande poder econômico aos que desse negócio fizeram parte, os negociantes, a corte portuguesa e a Igreja Católica. Durante o período colonial os negros é que produziam a riqueza que sustentava a sociedade escravocrata vigente da época.

O Brasil não sem os negros: este país é obra deles. O seu chão fértil está ensopado pelo sangue negro. Sem esse dado não se entende o Brasil. Para entende-lo – ou pelo menos tentar – é preciso ir além da realidade aparente e às vezes trabalhar com dados econômico, [...] são fatos econômicos que determinam as relações últimas fluindo organicamente na sociedade brasileira. (CHIAVENATO, 1980, p. 12)

A contribuição dos negros e negras na construção da riqueza e do desenvolvimento econômico no período colonial, ainda é desconsiderada em nossa historiografia, pois a produção de pecúlio para os senhores através do trabalho dos escravizados durante muito tempo fora desconsiderada pela elite branca escravocrata que enriqueceu às custas dos acoites de mulheres e homens negros, sujeitados a jornadas de trabalhos desumanas e degradantes, muitas vezes pagos com castigos e crueldades.

No Estado do Grão-Pará e Maranhão o desenvolvimento econômico somente terá impulso com a implantação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, como já mencionado anteriormente, quando a Coroa portuguesa decidiu explorar as potencialidades da região, através da distribuição de terras, concessão de empréstimos, insumos e aumento de africanos escravizados fornecidos pela Coroa portuguesa para a implantação na região de agricultura com cultivo de gêneros agrícolas para exportação. Em um fragmento de documento de 24 de dezembro de 1770, referente a aviso da Secretaria de Estado, encontramos referências sobre os principais produtos explorados na colônia, no referido documento “A Sua Magestade” encontra-se informado em

**Avizo da Secretaria de Estado sobre o remeterse
No fim de cada anno a mesma Secretaria hum
Mapa dos gêneros que se exportão desta capitania etc**

[...] 4. No Mapa que accuzo assima não vem indicado mais que sete dos referidos 31nos31am, que são Atanados, Algodão, Cacão, Arroz, Gengibre, Oleo de Cupauba, Jutaicica, ou Goma Cupal. [...] 9. Quanto ao arros não deixou de fazer aqui grande admiração que havendo este anno húa tam grande recolta [sic], que Lourenço Belfort, e os Lavradores das suas terras colherão des mil e quinhentos alqueires, ficasse não sô esta grande quantidade, mas as colheitas dos outros Lavradores impatadas, sem que os Administradores da Companhia lhe dessem extracção, nem em todo como devião, nem ainda em parte. (MARANHÃO, 2009, p. 41)

No conjunto de documentos do então governador Joaquim de Mello e Povoas, entre os anos de 1771 e 1778, encontram-se diversas referências documentais sobre a produção dos diversos gêneros extraídos ou produzidos no estado, principalmente a produção e exportação de arroz, sendo este um dos produto mais exportado para a Coroa no referido período, segundo o conjunto de documentos do governo na segunda metade dos setecentos.

Em outro documento tem-se a informação sobre a produção e envio de produtos a corte além dos problemas passados nas lavouras de arroz.

**[fl.21] Conta a Sua Magestade pela Secretaria dos
Negocios do Reino, sobre o Mapa da Carga.**

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.// o Mapa que será com esta mostra os efeitos que comduz este Navio, que amenha sahirã deste Porto, e comduzirão os dous que dele sahirão a 13 de Julho próximo passado, para que assim logo seja presente a Sua Magestade os gêneros que desta capitania se vão extraindo para essa Corte, ficando nos Armazens

da Companhia muito Algodam, Athanados, e Arros em Casca, não sô da presente Colheita, mas da passada, da qual inda hão de ter para cima de três mil alqueires, não sendo possível descascarse mais do que as 978 arrobas nos quarenta dias que aqui se demorou este Navio, depois da partida dos outros.

No primeiro Navio que vier poderá hir avultada porção de Arros; porque me persuado que os novos Moinhos, que se estão fazendo se concluirão com brevidade, e se fizerem o effeito que promette o Mestre delles, darão hum grande avivamento, e seã o Arros mais perfeito.

A colheita deste gênero no presente anno foy mui deminuta, por lhe faltar a agua no principio da Sua produção; de sorte que ouve Lavrador que chegou a Semear segunda, e 3ª vez, e sô estes, he que vierão a colher.

Hei de por todas as forças, para que a Sementeira, que se há de fazer no anno que vem, seja a mayor, que eu poder comseguir, e se Deos N. Sr. permittir, que o tempo lhe corra favoravel, poderão hir daqui muitos Navios carregados de Arroz, no que eu terey o maior gosto, porque assim satisfarey as recomendaçoens que se me tem feito a este respeito.

Deos Guarde a V. Ex.^a muitos annos. Maranhã a 22 de Agosto de 1771// III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Marques de Pombal// Joaquim de Mello, e Povoas// (MARANHÃO, 2009, p. 71-72)

Para que houvesse um aumento de produção dos gêneros agrícolas na região além da grande quantidade de terras e do clima favorável ao cultivo, os grandes e pequenos lavradores necessitavam de braços para o trabalho no campo. Neste sentido, os colonos maranhenses solicitavam constantemente o envio de africanos escravizados para serem utilizados nas plantações que se desenvolviam no estado e cuja produção destinava-se a Coroa portuguesa. No intuito de aumentar o uso de mancipios africanos nas plantações maranhenses a Secretaria de Estado solicitava o envio de escravizados para a colônia, como demonstra documento enviado “a Sua Magestade” em 26 de abril de 1774.

**Conta a Sua Magestade pela Secretaria de Estado
Sobre a especioza mercê que fes o dito Sr. A este
Estado mando [sic] introduzir nelle mayor numero
De Escravos.**

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.// Mandando o Capitam General do Estado publicar nesta Capitania a especioza mercê com que a paternal clemencia digo piedade de Sua Magestade procura favorecer aos seus Venturozos Vassallos ordenando à Companhia Geral do mesmo Estado a introdução de mayor numero de Escravos que se venderião sem o menor Lucro ou interesse que não fosse o do seu verdadeiro custo a que se acrescentarião unicamente as despesas dos seus transportes aos Portos deste Estado. Devo por na presença de V. Ex.^a que sendo esta Curveta a que Conduzio a primeira carregaçam de escravos a este Porto depois de nesta Cidade ser notória aquela especioza mercê de Sua Magestade veyo nela tãobem a ordem dos depotados da Junta a estes Administradores cuja Copia será com esta n^o (1) e seràs tãobem a outra Copia da Carregaçam que remeterão aos Administradores de Cácheo (2) em que se vem as despezas que aly se fizerão com a Curveta e escravatura. (MARANHÃO, 2009, p. 169-170)

Tendo os colonos maranhenses dificuldades em custear os preços cobrados na venda dos negros escravizados, fazia-se necessário o subsídio da Coroa Portuguesa para a aquisição dessa mão de obra. O pedido dessa benesse e constantemente invocado nos avisos a corte sobre a venda dos mancipios nessa colônia:

Conta a Sua Magestade pela Secretaria de Estado sobre a venda dos escravos que trouxe a Galera S. Sebastiam.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. = A galera S. Sebastiam que agora se recolhe a essa Corte veyo aqui com escravatura de Guinè, e trouxe [corroído] escravos que se venderão a este Povo segundo o Costume antigo como se vê da Conta Corrente que 33nos com esta. Tãobem ponho na presença de v. Ex.^a as Copias da Carregaçam e Conta das despesas feitas de Cacheo athé este Porto para que Sua Magestade a vista de tudo aja de dar as providencias que julgar necessarias a beneficio destes Povos. Deos Guarde a V. Ex.^a muitos annos. Maranhã a 8 de Junho de 1774 = Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Marinho de Mello e Castro = Joaquim de Mello e Povoas// (MARANHÃO, 2009, p. 179-180)

O desconto feito na venda dos africanos contribuiu para o aumento de escravizados em terras maranhenses, esse aporte do governo português tornou possível aos donos de terra desenvolver a economia agrícola de exportação do estado do Grão-Pará e Maranhão. Essa política proporciona assim um movimento de embarcações negreiras nos portos maranhenses subsidiadas pelo governo português por meio da Companhia de Comercio. Como podemos observar no documento a seguir que trata da venda de escravizados assim como dos preços propostos para serem praticados no Maranhão em relação ao Estado do Brasil.

Conta a Sua Magestade pelas Secretarias de Estado dos Negocios do Reino e Marinha sobre o abatimento que se devia fazer nos Escravos em virtude da ordem da Junta.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. = Recebendo proximamente hũa Carta do Provedor da Companhia cuja Copia serà Com esta, e ao mesmo tempo outra da Junta aos Administradores da mesma Companhia em que lhes ordena concordassem comigo no abatimento que avião fazer nos pretos que vinhão a vender nesta Administrçam para assim se executar verdadeiramente as ordens de Sua Magestade que uzando da sua Paternal clemencia quer favorecer estes Povos mandando introduzir escravos mais baratos para que as culturas se adiantem nestas Capitãncias e informandome Eu dos preços porque se vendiã os escravos nos outros portos do Brazil achey que o melhor escravo Mina que he nação de mayor valor se vendia por 100\$reis, e os angolas e outras Nações muito mais baratos; visto o que Concordey com os Administradores que os escravos da 1ª Sorte, e que aqui se vendiã a 120\$ reis se vendessem a 100\$ reis e que à proporção do abatimento da 1ª Sorte se seguissem todas as mais o que se fes como V. Ex.^a verà da Conta incluza em que se declara os Navios que virão as sortes que se fizerão, o porque se venderão, e o abatimento que agora se lhes fes o que espero Sua Magestade se dê por bem servido e que V. Ex.^a me determine o que devo seguir com os mais Navios de pretos que vierem que neste anno se não espera jamais algum.

Deos Guarde a V. Ex.^a muitos annos. Maranhã 20 de Setembro de 1774 = Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Marquez de Pombal = Joaquim de Mello e Povoas // (MARANHÃO, 2009, p. 184-185)

Mesmo tendo o Maranhão entrado tardiamente no comercio de escravizados africanos, podemos observar que com a ajuda do governo português, sobretudo no período pombalino, o Maranhão setecentista por meio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão adquiriu grandes vantagens no comercio negreiro.

A existência da Companhia de Comércio teve efeito direto sobre o comportamento da economia local. A companhia provocou mudanças sociais e culturais ao propiciar um tráfico vigoroso de escravos para a região amazônica (onde se inclui o Maranhão) e arraigou uma perspectiva de exclusivo do comércio diretamente relacionada ao mercado externo (Lisboa) de acordo com os típicos dispositivos mercantilistas, levando a um profundo vínculo com a empresa comercial portuguesa (BARROSO JUNIOR, 2009, p. 35).

Como observado, a Capitania do Maranhão tornou-se na segunda metade do século XVIII um dos principais destinos de navios negreiros, sendo que “no período da Companhia foram trazidos 12.000 africanos, estes números passam para 35.000 entre 1778 e 1800, crescendo para, pelo menos, 48 mil entre 1801 e 1820” (ASSUNÇÃO, 1999, p. 30). Esse grande número de mancipios africanos aportados na ilha do Maranhão serviram como principal mão de obra no processo de desenvolvimento do sistema de exportação dos gêneros cultivados nas terras maranhenses. Logo é perceptível que os africanos cativos formaram uma força de trabalho importante no processo econômico do Maranhão colonial, pois foi sob o jugo da escravidão negra que se deu o crescimento das plantações maranhenses e o enriquecimento dos senhores de escravos das principais vilas do Maranhão.

3.2 Entre fazendas e vilas, a dura vida dos negros escravizados no Maranhão

Os mancipios negros, no Maranhão colonial, atuavam em vários tipos de atividades laborais, estando presentes desde as plantações de algodão, arroz, café e cana-de-açúcar nas fazendas aos trabalhos especializados nas vilas e cidades coloniais. “O escravo, além de trabalhador, era para o fazendeiro um investimento – não se pagava ao negro africano salário algum, evidentemente; por isso ele era explorado até o limite máximo do seu rendimento. (CHIAVENATO, 1980, p. 129). A finalidade primeira do negro escravizado era a de produzir por meio do seu trabalho o aumento das posses do seu senhor, pois “a condição do trabalhador cativo garantia ao escravizador a propriedade sobre este.” (FIABANI, 2012, p. 46) Nas fazendas o uso do negro cativo se dava principalmente nos engenhos e nas lavouras, a produção agrícola das colônias portuguesas eram uma das formas de sustentação da metrópole. As plantações de cana-de-açúcar, algodão, arroz, etc. mantiveram-se por meio do predomínio africano nas escravarias das fazendas fomentando o enriquecimento dos senhores e da coroa portuguesa.

Além dos senhores escravocratas, governo e forças militares, outra instituição que utilizou fortemente mão de obra cativa foi a Igreja Católica. “No Maranhão, os frades do Carmo e os das Mercês possuíram escravos até março de 1887, ou seja, catorze meses antes da assinatura da Lei Áurea. (GOMES, 2019, p. 337). Os religiosos contribuíram com o

sistema escravista por pelo menos quatro séculos. Nos espaços pertencentes a igreja os escravizados realizavam os mais diversos serviços, seja nos conventos, residências paroquiais ou mesmo nas fazendas dos clérigos, os mancipios serviam como força de trabalho agrícola ou doméstico.

Quase todos os conventos católicos no Brasil possuíam escravos, inclusive os franciscanos que faziam voto de pobreza. Mesmo esses escravos não aceitavam de bom grado o cativeiro. [...] Mesmo os escravos pertencentes aos conventos, quando fugiam, muitas vezes não se entregavam pacificamente. (MOURA, 2004, p.151)

Os padres maranhenses como proprietários de escravizados eram muitas vezes cobrados por compras de negros cativos que estes sacerdotes não pagavam. Em seu livro; Réus de Batina: Justiça Eclesiástica e clero secular no bispado do Maranhão colonial, a Professora Pollyanna Gouveia Mendonça Muniz apresenta informações sobre sacerdotes que foram processados por não efetuarem os pagamentos referentes a compra de negros cativos. “Muitos padres foram também processados por não pagarem os escravos que compravam.” (MUNIZ, 2017, p. 217). Assim como em outras Capitanias portuguesas, no Grão-Pará e Maranhão houve por parte dos representantes da igreja católica uma forte prática escravista, onde os corpos negros serviam como instrumento de trabalho para os religiosos e religiosas maranhenses. Podemos encontrar alguns relatos referentes a esta prática em manuscritos dos anos de 1800-1803, nestes arquivos encontramos referência a escravizados doentes em uma fazenda de propriedade dos religiosos mercedários.

Ofício ao capitão Eugenio Fernandes dos Santos Silva remetendo-lhe ordens para que passe revista às tropas milicianas dessa Ribeira; o Bando sobre as contribuições para as aberturas dos rios e da cachoeira; uma arroba de aço para concertar as ferragens da fazenda dos religiosos mercedário e remédios para fazer curativos em seus escravos.

Maranhão, 8 de julho de 1801. Fl.32, doc. 180. (MARANHÃO, 2012, p. 66)

Em outro documento temos a entrega de dois escravizados a um padre Bento:

Ofício ao capitão Eugenio Fernandes dos Santos participando-lhe a chegada dos dois escravos, mencionados em carta sua de 17 de fevereiro, sendo entregues ao padre Bento; e serão remetidos os outros dois solicitados para o lugar daqueles.

Maranhão, 2 de março de 1802. Fl. 70, doc. 371. (MARANHÃO, 2012, p. 67)

Estes dois escritos demonstram que entre os padre e religiosos o uso de escravizados negros era amplamente empregado nas propriedades destes homens de Deus, ou seja, nas fazendas, casas paroquiais e nos conventos.

Seja nas fazendas ou nas vilas maranhenses, negros e negras escravizados atuaram nos mais diversos tipos de trabalho, pois durante a escravidão africana,

empregavam-se amplamente escravos como serviçais domésticos e *negros de ganho* – escravos particulares que eram alugados a terceiros pelos seus senhores e recebiam salários – podiam ser encontrados trabalhando, por exemplo, como estivadores e carregadores nos portos, como carregadores de água e lixo, e até como pedreiros e carpinteiros. A Igreja – mosteiros, conventos e hospitais – possuíam escravos. O estado possuía e alugava escravos para a construção e manutenção de obras públicas. (BETHEL, 2002, p. 23-24)

Nos espaços rurais, os cativos também estavam presentes na criação de gado, na produção de alimentos direcionados para o consumo local como feijão, milho, mandioca para produção de farinha, estes produtos contribuía para o comércio interno alimentando os colonos e os próprios mancípios. (PEREIRA, 2001, p. 68).

Nas vilas e cidades o uso da mão de obra escravizada adquiriu uma característica mais urbana, nestes ambientes os cativos eram empregados em atividades domésticas ou em serviços nas ruas. Estes negros e negras circulavam pelos centros urbanos produzindo rendimentos por meio de trabalhos feitos a terceiros ou na venda de produtos pelas ruas das cidades.

Escravos de aluguel ou de ganho faziam parte do cenário ludovicense. Havia, porém, uma diferença sutil entre os dois modos de trabalho: no primeiro caso, o escravo proporcionava uma renda constante ao seu senhor, ao prestar serviços a terceiros durante um determinado período; o escravo de ganho, por sua vez, somava a algumas tarefas na casa de seu proprietário as atividades remuneradas que desenvolvia na rua (JACINTO, 2009, p. 51).

Com a prosperidade econômica da cidade de São Luís o uso de escravizados negros em atividades de ganho ou aluguel se intensificou, “a cidade cresceu, o comércio intensificou-se e a escravidão ampliou-se.” (RIBEIRO, 2008, p. 22). Estes mancípios urbanos passaram a atuar nos trabalhos nas casas, nas ruas ou nas embarcações, estavam presentes no cotidiano da cidade e eram justamente nesse ambiente que,

provavelmente, mais concentravam escravos eram onde se desenvolviam as principais atividades econômicas da cidade, os quais estavam compreendidos na área demarcada pela Praia Grande, o Desterro e a Fonte do Ribeirão, lugares em que estavam centradas as atividades financeiras, comerciais e portuárias, como também, as residências de parte da elite econômica. [...] Foram justamente nesses ambientes que mais se desenvolveram os principais sistemas de exploração da escravidão urbana: o sistema de ganho, de aluguel e a escravidão doméstica. (SANTOS, 2015, p. 44)

Os negros e negras usados na servidão doméstica atuavam dentro das residências nos mais diversos trabalhos, estes cativos eram empregados em atividades como cozinheiros(as), serventes, mucamas, amas de leite, pajens, cocheiros, etc. O uso desses escravizados como “escravos de ganho”, que podia ser de caráter eventual ou permanente dependia da vontade dos seus senhores. “Essa era uma possibilidade de obtenção de ganhos para os proprietários

de trabalhadores escravizados: colocá-los a trabalhar em atividades fora da casa.” (GOMES, 2017, p. 31). Com o aluguel dos seus cativos os senhores obtinham uma renda extra pois os pagamentos eram feitos diretamente aos donos dos escravizados.

Nessa árdua lida eram empregados todos os tipos de negros e negras, mesmo os velhos, doentes ou aleijados. Em um leilão de cativos presenciado por Joaquim Nabuco, estavam à venda cativos como:

Manoel de Cabinda, 76 anos, cego, e João Moçambique, 86 anos, imprestável, estavam avaliados em cinquenta mil-réis cada. Agostinho, um preto morfético, sem idade discriminada, cotado a trezentos mil-réis. Leiloava-se mais de cem negros, quase todos cegos, aleijados, morféticos e imprestáveis. Os preços variavam de oitocentos a cinquenta mil-réis. (CHIAVENATO, 1980, p. 9)

Estes negros e negras que à primeira vista não serviriam mais para o trabalho e que somente dariam despesas eram arrematados a preços elevados. Mesmos os doentes de lepra eram adquiridos por senhores e senhoras, estes velhos e doentes seriam utilizados como pedintes de esmolas, largados nas ruas serviam como mendigos, estes desgraçados serviam como uma forma de renda para seus proprietários. As senhoras brancas “virtuosas sinhás” enfeitavam suas jovens e belas escravas negras com roupas e joias para servirem como prostitutas aos respeitáveis senhores e jovens senhorzinhos. Da utilização destes escravizados as famílias da classe média urbana obtinham um considerável rendimento. (CHIAVENATO, 1980, p.9)

Os negros escravizados que possuíam alguma especialidade como conhecimento em construção civil ou marcenaria eram alugados aos órgãos públicos para uso no serviço de manutenção das vilas e cidades.

[...], por terem algum ofício eram requisitados com frequência para os trabalhos em obras públicas: construção de canais, iluminação pública, limpeza de praias, praças e fontes. Assim, os proprietários destes procuravam investir nos mesmos, instruindo-os em algum ofício e, do mesmo modo, tentando engajá-los no mercado de trabalho por meio de petições à repartição de obras públicas, [...]. (PEREIRA, 2001, p.68)

Estes trabalhadores escravizados com alguma especialidade representavam um bom investimento, pois sendo necessário constantes serviços de manutenção na cidade, estes cativos proporcionavam aos seus senhores bons ganhos. “Havia senhores que garantiam seu sustento e o de suas famílias basicamente com o dinheiro recebido dos seus escravizados que trabalhavam ao ganho.” (GOMES, 2017, p. 33).

No conjunto de documentos sobre a escravização do povo negro no Maranhão, encontramos diversos manuscritos que demonstram uma constante e variada utilização da

mão de obra cativa, que podia ser empregada, tanto em serviços de manutenção nas cidades, no alistamento nas forças militares para proteção do território maranhense, assim como, nas embarcações servindo como marinheiros cativos.

Em momentos de perigo eminente, tendo em vista um contingente militar insuficiente, o governo colonial realizava a convocação ou alistamento de índios, e escravos para comporem as forças de defesa.

Parecendome que em occazião de conflito seria hũ grande Socorro formar Tropas de todos os escravos que há nestes destritos, mandey alistar a todos os Capazes de pegar em armas, e formar partidoz de 100 Escravoz cada hũ nomeando hũ homem para Cada partido a quem fis dar a Relação de todoz os seus 100 Escravos para que logo que se tocar a rebate se achar com elles promptos no lugar que em toda a parte se lhe destinou, obrigando aos mesmos Senhores dos escravos para que os fizessem Armar de lanças ou ao menos hũa faca engastada na ponta de hũ pào para que todoz venhão assim armadoz, e são todos os que alistarão [corroído] 5019; os índios dos Terços e Companhias soltas 1412 as Companhias de Pedestres 1036 e os brancos todos entrando o Regimento pago são unicamente 3602 como tudo se vê do Mapa que será com esta em que vão declaradas as armas todas que aparecerão promptas nos destritoz mencionados no mesmo Mapa que são 2537; faltando assim para se armarem todos Combatentes 8532 armas, porem excluindo desta Conta os Escravos, faltão para se armarem todos os que tem praça nos Terços e Companhias soltas 3513 Armas:[...] (MARANHÃO, 2009, p. 266-267)

Era por meio desses recrutamentos que ocorriam os processos de alistamento do escravizados para reforçar o contingente militar. Além dos cativos encontramos também referência as companhias de pedestres, “[...] companhias soltas, que se compoem de Índios, negros forros, mixtiços que andão descalços e se denominão Pedestres [...]”, (MARANHÃO, 2009, p. 39) Observamos também que, aos escravizados não era permitido o uso do armamento militar, estes deviam utilizar apenas um armamento rustico, uma lança ou uma faca amarrada na ponta de uma vara. Estes escravizados funcionavam como uma força de combate que devia estar sempre à disposição para proteger os interesses portugueses contra possíveis invasores, neste sentido, outros escritos demonstram o uso constante desta pratica por parte da administração da capitania, vista a preocupação na organização das defesas maranhenses, sendo necessário para essa articulação defensiva o alistamento de cativos na capitania maranhense. Assim temos por parte da administração do Maranhão:

Resposta do Governador e Capitão-General da Capitania do Maranhão ao aviso de sua Majestade, pela Secretaria de Estado, sobre a defesa das capitánias a respeito do movimento da Espanha no Rio da Prata, Rio Grande de São Pedro e Santa Catarina, informando sobre as forças que dispõe esta capitania e a providência de mandar alistar todos os escravos capazes de pegarem armas por ser um bom socorro se for preciso.
Maranhão, 21 de janeiro de 1777. Fl. 100v-109 (MARANHÃO, 2012, p. 24)

As disputas pelo território das colônias portuguesas, neste caso conflitos no sul do Brasil, leva a coroa portuguesa reforça suas defesas em todas as capitanias e, tendo a América portuguesa um dos maiores contingentes de mão de obra africana escravizada, são estes cativos que irão defender as posses de um sistema escravocrata. Em outra correspondência ao regente português temos a confirmação do alistamento dos escravizados para as forças militares da capitania do Maranhão.

Conta o governador Joaquim de Mello e Póvoas a sua Majestade, pela Secretaria de Estado, sobre as forças dessa capitania e arranjo das tropas para qualquer ataque inesperado, informando ter mandado alistar todos os escravos capazes de pegarem armas, formando partidos de 100 escravos, tendo sido alistado 5.019. Maranhão, 08 de março de 1777. Fl. 109-110. (MARANHÃO, 2012, p. 24)

Assim temos o emprego da força braçal dos mancipios negros no sistema de proteção militar das capitanias do governo português nas Américas. Além dos escravizados empregados no serviço das forças militares encontramos também referências documentais sobre o uso de cativos como força de trabalho nos navios que transportavam as cargas ou produtos do Maranhão para outras capitanias e para a metrópole portuguesa.

A documentação revela indícios da existência de grande utilização de escravizados trabalhando nas embarcações que transportavam cargas para a metrópole portuguesa, no documento transcrito abaixo vemos a preocupação por parte do governo do Maranhão a cerca desses marinheiros cativos em relação a observação em portos de Portugal, do alvará de 19 de setembro de 1761.

Avizo da Secretaria de Estado dos negócios do Reino para que se não entenda do Alvará de 19 de Setembro de 1761 a respeito dos marinheiros escravos que dos Portos do Brasil forem aos do Reino.

EL REY e meu Sr. Manda remeter a V. S.^a a Cópia inclusa do Avizo que se expedio ao Administrador Geral da Alfandega da Cidade de Lisboa em que o mesmo Sr. Mandou declarar que todos os escravos Marinheiros de qualquer qualidade que sejam que vierem ao Porto da dita Cidade de Lisboa, e mais Portos destes Reinos em serviço dos Navios de Commercio de nenhuma forma se devem entender comprehendidos no Alvará de 19 de Setembro de 1761 para que ficando V.S.^a na intelligência do Contheudo no sobredito Avizo passe as ordens necessarias afim de que se execute nessa Capitania no que lhe pertencer.

Deos Guarde a V.S.^a. Pallacio de N. Sr.^a da Ajuda 22 de Fevereiro de 1776 // Marquez de Pombal // Sr. Joaquim de Mello e Povoaz. (MARANHÃO, 2009, 237)

Neste aviso ao rei português temos o receio dos senhores escravocratas no envio dos escravizados marinheiros aos portos do Reino de Portugal por medo que estes se tornem livres através da aplicação do alvará de 19 de setembro de 1761. A preocupação do governo e dos donos de navios comerciais do Maranhão se justifica, visto que, o alvará determinava que

qualquer navio vindo da África, América ou Ásia com escravizados deveriam ser aprendidos e as pessoas cativas deveriam ser libertas. Este documento, Leis sobre as alfandegas, trava sobre os cuidados com as embarcações vindas das colônias.

Leis Sobre as Alfandegas.

Alvará de 19 de Setembro de 1761. Sobre a proibição de não virem Pretos da America.

Eu El-Rei. Faço saber aos que este Alvará com força de lei virem, que, sendo informado dos muitos, e grandes inconvenientes, que resultam do excesso, e devassidão, com que contra as Leis, e costumes de outras Cortes polidas se transporta annualmente da Africa, America, e Asia, para estes Reinos um taõ extraordinario numero de escravos Pretos, que, fazendo nos Meus Dominios Ultramarinos huma bem falta para a cultura das Terras, e das Minas, fó vem a este Continente occupar os lugares dos moços de fervir, que ficando sem commodo, fe entreguam á ociosidade, e fe precipitaõ nos vicios, que della faõ naturaes consequencias: E havendo mandado conferir os referidos inconvenientes, e outros dignos da Minha Real providencia, com muitos Ministros do meu Conselho, e Desembargo, doutos, timoratos, e zelosos do serviço de Deos, e Meu, e do Bem Commum, com cujos pareceres me conformei: Eftabeleço, que do dia da publicacacão desta Lei nos pórtos da America, Africa, e Asia; e depois de haverem paffados seis mezes a respeito dos primeiros, e segundos dos referidos pórtos, e hum anno a respeito dos terceiros, fe naõ possaõ em algum delles carregar, nem descarregar nestes Reinos de Portugal, e dos Algarves, Preto, ou Preta alguma: Ordenando, que todos os que chegarem aos sobreditos Reinos, depois de haverem passado os referidos Termos, contados do dia publicação desta, fiquem pelo beneficio della libertos, e forros, sem necessitarem de outra alguma Carta de manumissão, ou alforria; nem de outro algum Despacho, além das Certidões dos Administradores, e Officiaes das Alfandegas dos lugares onde portarem, as quaes Mando que se lhe passem logo com as declarações dos lugares donde houverem sahido, dos Navios em que vierem, e do dia, mez, e anno em que desembarcarem; vencendo os sobreditos Administradores, e Officiaes os emolumentos das mesmas Certidões, quatropeados, á custa dos Donos dos referidos Pretos, ou das Pessoas, que os trouxerem na sua companhia.

(http://www.governodosoutros.ics.ul.pt/?menu=consulta&id_partes=112&id_norma_s=36288&acao=ver)

Este alvará, que tratava da proibição do tráfico para Portugal, tornar-se-á mais proeminente com o advento de outro alvará com força de lei editado em 16 de janeiro de 1773, este segundo alvará tratava do processo de extinção gradual da escravidão em Portugal, segundo o documento, seriam agraciados com manumissão apenas os mancípios residentes em Portugal de quarta geração, ou seja, apenas os bisnetos de escravizados com moradia no Reino português, assim como aos de terceira geração, nascidos a partir da data de publicação da lei, também seriam agraciados com a liberdade.

[...] como por este ordeno: quanto ao pretérito, que todos aqueles escravos ou escravas, ou sejam nascidos dos sobreditos concubinatos ou ainda de legítimos matrimônios, cujas mães e avós são ou houverem sido escravas, fiquem no cativo em que se acham, durante a sua vida somente; que porém aqueles, cuja escravidão vier das bisavós, fiquem livres e desembargados, posto que as mães e avós tenham vivido em cativo; que quanto ao futuro, todos os que nascerem do dia da

publicação desta lei em diante, nasçam por benefício dela inteiramente livres, posto que as mães e avós hajam sido escravas; e que todos os sobreditos por efeito desta minha paternal e pia providência libertados fiquem hábeis para todos os ofícios, honras, e dignidades, sem a nota distintiva de libertos, que a superstição dos romanos estabeleceu nos seus costumes e que a união cristã e a sociedade civil faz hoje intolerável no meu Reino, como o tem sido em todos os outros da Europa. (LARA, 2000, p. 359-360)

Esta legislação portuguesa, trará apreensão aos comerciantes donos de embarcações comerciais que empregavam o trabalho de escravizados marinheiros, esta inquietação levou a administração da capitania maranhense recorrer ao auxílio da coroa portuguesa com pedido de não inclusão dos marinheiros cativos que trabalhavam nos navios comerciais com origem nos portos maranhenses.

Para o comercio de produtos entre o Maranhão e os portos de Portugal, era um problema, pois estes alvarás poderiam torna libertos os escravizados que serviam como marinheiros nas embarcações comerciais que transportavam os produtos do porto maranhense para Lisboa. A criação desses alvarás, pelo governo português, demonstra mais uma preocupação em evitar a introdução de mais africanos em Portugal do que verdadeiramente evitar o tráfico de escravizados, visto que o comercio negreiro ainda permanecera nas colônias portuguesas nas américas.

Em resposta a solicitação do governo maranhense, em documento de 22 de fevereiro de 1776, a coroa portuguesa acolhe o pedido de não inclusão dos escravizados marinheiros no alvará, logo, os pretos ou pardos cativos que trabalham como marinheiros não deveriam ser considerados cobertos pelo dito alvará, desde que estivessem devidamente matriculados nas listas das equipes de trabalhadores dos navios comerciais. (MARANHÃO, 2009, p. 237-238)

Desta maneira, uso de mancípios marinheiros teve sua prática mantida através da autorização da coroa portuguesa. Pelo empenho do governo em proteger suas embarcações, havia nos navios uma grande quantidade de cativos como tripulantes a serviço da capitania maranhense. Outra alusão a marujos escravizados encontra-se presente nos registros de passaportes de entrada e saída de navios do porto de São Luís.

Passaporte passado em 05 de agosto de 1818, na Bahia, ao navio Glória da Inocência para seguir viagem aos portos de Angola e Cabinda, de onde voltaria para o Maranhão com uma escala em Pernambuco. A embarcação tinha permissão para entrar unicamente naqueles portos da Costa da África, onde o tráfico da escravatura era permitido aos vassalos do Reino Unido de Portugal do Brasil e Algaves e o desembarque dos escravos trazidos, conforme as determinações do Alvará de 24 de novembro de 1813, que regula o transporte de escravos da costa da África para o domínio do Brasil; essa embarcação foi autorizada a levar a bordo qualquer número de escravos inferior a 612, excetuando os escravos empregados como marinheiros

ou criados e as crianças nascidas a bordo. Fl. 10v, doc. s/n (MARANHÃO, 2015, p. 37)

Como podemos observar, os marinheiros escravizados podiam trabalhar nas mais diversas embarcações, no documento citado vemos o emprego desses mancípios em uma embarcação destina ao comercio negreiro entre os portos da África, Pernambuco e São Luís. “Neste universo escravista e intimamente relacionado com as águas, os negros desempenharam um papel fundamental em atividades diretamente ligadas ao ramo náutico.” (OLIVEIRA, 2009, p. 3) No período colonial do maranhão o uso de embarcações foi fundamental para o desenvolvimento de uma rede de atividades comerciais no transporte transatlântico de mercadorias e pessoas, neste sistema econômico transatlântico a mão de obra de marinheiros negros ou pardos escravizados foi largamente usada pelos proprietários de navios de comercio da Capitania do Maranhão.

Além do trabalho nas embarcações podemos encontrar outros ramos de atuação dos escravizados na capitania do Maranhão, principalmente na cidade de São Luís, visto que, “a produção agrícola maranhense se expandiu de forma vigorosa por toda metade do século XVIII e décadas iniciais do século XIX.” (ROLIM FILHO, 2016, p. 32). Tornando a região portuária da cidade ou Praça do Comércio da Praia Grande, um centro comercial com grande circulação de mercadorias. Neste cenário urbano colonial podemos encontra “negros de ganho” e negras ganhadeiras”, escravizados que realizavam as mais diversas atividades laborais na principal cidade maranhense. “Negros de ganho havia de toda espécie. Existiam os que comandavam negócios montados pelos seus proprietários, a quem entregavam o “ganho” ao fim do dia”. (CHIAVENATO, 1980, p. 138) Podemos encontra referências sobre a diversidade de atividades laborais de cativos negros em documentos oficiais e notas de jornais maranhenses dos séculos XVIII e XIX, nestes arquivos temos uma maior visão das diversas especialidades laborais da população negra escravizada na região da capital maranhense. “Na cidade, havia escravos que se dedicavam estritamente a ocupações domésticas, porém, a maior parte dos cativos desempenhou suas atividades nas ruas do núcleo urbano.” (COSTA, 2018, p. 254)

Através do ganho e do aluguel de escravizados, quem necessitasse, podia contratar os mais diversos trabalhos, sendo esta, uma opção para os que não podiam compra um cativo, logo, a utilização do serviço de mancípios por meio do aluguel e do ganho, tornou esse tipo de negócio uma pratica muito rentável para os senhores donos desses trabalhadores, sendo muitas vezes esta prática o principal sustento de toda a família. Assim podemos perceber que

o uso de escravizados não se destinava somente aos fazendeiros abastados, mas também a uma rede de pequenos senhores escravocratas que residiam nas cidades e forneciam a mão de obra escravizada por meio do ganho ou do aluguel. (SILVA, 2019, p.5)

O cenário urbano da capital do Estado no início do século XIX definia-se a partir da área da Praia Grande ou Freguesia de Nossa Senhora da Vitória até a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição, ou seja:

No bairro da Praia Grande, também chamado de Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, encontrava-se a maior parte dos 30 mil habitantes da cidade, embora fosse menos extenso que o segundo. Nele, encontrava-se a Praça do Comércio e edifícios públicos: o Palácio do Governo, a Contadoria da Fazenda, a Cadeia Pública, a Câmara Municipal e a Casa do Bispo, que foi o antigo Colégio dos Jesuítas, contígua à catedral [...]. Um pouco mais de dez ruas configuravam esse núcleo antigo da cidade. Da Praia Grande até a Rua da Palma existiam três ruas paralelas ao mar: a Rua do Giz, a da Estrela e a Rua da Palma, e sete perpendiculares, desde o Colégio dos Jesuítas, hoje Catedral da Sé, até ao Desterro. Depois surgiram as ruas do Sol, da Paz e a Rua Grande. Todas elas eram mal calçadas com pedras do tipo roxo-terra, chamadas de cabeça-de-negro, com uma precária iluminação à noite deixando a sua serventia bastante incômoda. (PEREIRA, 2001, p. 58-59)

É neste cenário urbano que se desenvolve o conjunto das modalidades de emprego da mão de obra cativa, nas ruas se podia encontrar uma grande diversidade de atividades laborais exercidas por escravizados, um panorama encontrado em documentos sobre escravidão negra no Maranhão, que apontam o uso de mancípios em diversas profissões no espaço urbano das principais cidades maranhenses. “Eram marceneiros, ferreiros, oficiais da construção civil, marinheiros e barbeiros, dentre outras especialidades.” (COSTA, 2018, p. 254) Neste sentido encontramos informações sobre a mão de obra cativa especializada, como a de um escravo pintor:

Ofício ao capitão Ignácio José Pinheiro ordenando-lhe remeter ao Corpo da Guarda desta cidade o escravo pintor pertencente à religião das Mercês, cujo bens foram postos em arrecadação, e desde então o escravo não mais reconhece sua condição de cativo, nem deu conta de seus rendimentos de trabalho.
Maranhão, 13 de agosto de 1802. Fl. 98v, doc. 506 (MARANHÃO, 2012, p. 67)

Em outro ofício temos referência a um escravizado sapateiro por nome Cândido.

Ofício da junta Provisória e Administrativa do Maranhão ao governador das armas, Agostinho Antônio de Faria, comunicando a prisão do escravo sapateiro Cândido, feita de forma irregular e sem o conhecimento da junta do governo, pelo major José de Moraes Madureira Lobo, encarregado do comando da Polícia.
Maranhão, 23 de abril de 1822. Fl. 16v, doc. 155 (MARANHÃO, 2012, p. 93)

Através dos trechos documentais podemos perceber que nas primeiras décadas do século XIX há um grande desenvolvimento no Maranhão do trabalho escravizado

especializado, esta característica pode também ser vista nos anúncios dos jornais maranhenses desse período.

Nas Casas de Caetano Jose da Cunha citas na rua da Praia-grande nº 5 tem escravos para vender, de Officios, como Carpinteiro, Serradores, e Negros de todo o serviço; há hum Mulato Bolieiro e Alfayate; tem Negras que sabem bem engomar, e cozer alguma couza, entre as quaes tem huma que borda &c. e outra cozinheira, três Escravos novos Minas. Estes Escravos pertencem a huma Familia que se retira com brevidade; são vendidos a dinheiro, ou pequenos prasos em Letras endossada por boas firmas. (O CONCILIADOR, Nº 107, 20 DE JULHO DE 1822)

Neste anúncio percebe-se que em princípios dos Oitocentos no Maranhão a mão de obra escravizada especializada não era muito diferente do restante das Capitanias brasileiras como demonstrado no anuncio de Jornal do Rio de Janeiro na primeira metade dos oitocentos.

Em reclame publicado na *Gazeta do Rio de Janeiro* em 8 de julho de 1820, por exemplo, foi anunciado um escravo que sabia tocar piano, marimba e dominava alguns conceitos teóricos de música: “Quem quiser comprar um escravo próprio para bolieiro [condutor de carruagens], que sabe tocar piano e marimba, e alguma cousa de música, e com princípio de Alfaiate, dirija-se à Botica da travessa da *Candelária* canto da rua dos *Pescadores*, Nº 6”. GAZETA DO RIO DE JANEIRO, 1820. (AMORIM, 2017, p. 103)

Analisando os anúncios do jornal O Conciliador do Maranhão, percebemos que a elite escravista maranhense mantinha em seu plantel uma variada especialidade de trabalhadores escravizados, estes senhores escravocratas sempre procuravam investir na diversidade das profissões de seus mancipios, pois estes poderiam render lucros por meio do aluguel dos seus serviços ou em uma possível negociação de venda desses cativos, uma prática comercial anunciada cotidianamente nos impressos maranhenses:

Quem quiser comprar dous escravos, hum barbeiro, cabeleireiro, e tocador de flautas, e outros instrumentos de sopro; outro cozinheiro, e bolieiro; ambos moços, e sem vícios, falle com Joze Luiz de Lavor, morador na rua do sol, nesta cidade nº 26, em sua casa. (O CONCILIADOR, Nº 174, 12 DE MARÇO DE 1823)

Através das páginas do jornal O Conciliador, nas suas edições entre os anos de 1821 a 1823, encontramos anúncios sobre o comercio de trabalhadores negros escravizados com as mais diversas especialidades de atividades laborais, de modo que, no impresso, os negros são divulgados como mercadorias disponíveis para compra e venda ou aluguel, assim como para serem leiloados. Em outros anúncios encontramos informações sobre cativos condenados ou mesmo fugitivos, o certo é que o comercio escravista interno mantinha-se como uma ação econômica fortemente praticada pela sociedade letrada e escravocrata maranhense. Convém ainda considerar que “a leitura desses anúncios nos permite conhecer como eram esses trabalhadores sob o olhar dos seus donos e daqueles que editavam esses anúncios, a partir da riqueza de detalhe que eles escreviam ao descrever esses sujeitos.” (SILVA, 2017, p. 3).

Esses trabalhadores e trabalhadoras, por seu estado de cativos, viviam a mercê dos seus senhores a quem deveriam prestar contas dos seus ganhos. Estes profissionais se encontravam presos a execução de uma meta diária de produção de renda estipulado pelo seu senhor ou senhora, esta renda obtida pelo escravizado deveria ser repassada integralmente, os trabalhadores que não conseguissem atingir o valor estipulado eram sumariamente castigados, muitas vezes com crueldade. Nesta sociedade escravagista a realidade das cativas quase sempre envolvia a dura realidade de abusos sexuais por parte dos seus proprietários, meninas de 15 e 16 anos que depois de violentamente desvirginadas por seus senhores eram obrigadas a se prostituírem como forma de produção de renda a seus senhores ou senhoras. Meninas negras eram luxuosamente adornadas por suas senhoras para que pusessem chamar a atenção e assim renderem o máximo nos ganhos da exploração sexual. Outras trabalhadoras de ganho eram utilizadas como ambulantes, vendeiras que comercializavam principalmente alimentos pelas ruas, os ganhos dessas vendas funcionavam como complemento nas finanças dos senhores ou senhoras escravocratas, estas atividades perduraram por todo o período que durou o sistema escravista na América portuguesa. (CHIAVENATO, 1980, p. 138-139)

A produção econômica do sistema escravista no Maranhão e no Brasil, produziu durante todo o período de escravidão o desenvolvimento e a manutenção da riqueza de uma elite escravocrata sustentada através da tortura e sofrimento de homens, mulheres e crianças. Do escravismo de plantation às diversas atividades laborais nos ambientes urbanos, o escravizado foi utilizado como ferramenta descartável por uma elite branca para satisfazer seus anseios capitalistas. Elite que, como podemos perceber neste capítulo, enriqueceu às custas da mão de obra africana escravizada que produziu através do trabalho forçado o capital que sustentou as imoralidades capitalistas e sociais da elite branca escravocrata na América portuguesa. Destarte:

A escravidão sempre foi, ao menos para a América lusitana, um elemento natural na paisagem, como em uma pintura de Rugendas: ela era o alicerce sobre o qual se erigia toda a construção da riqueza e financiamento para a manutenção da estrutura burocrática lusitana. Junto com a imensidão do seu território, a ignominiosa escravidão serviu para a edificação da nova Nação. (CAMPELO, 2018, p. 37)

Dessa forma, a riqueza produzida no período escravista baseou-se principalmente no uso de povos africanos como força de trabalho, estes homens e mulheres roubados de suas terras tornaram-se a base econômica para a formação de uma nova nação, “os povos africanos que vieram para cá são fundadores do Brasil que existe hoje.” (SANTOS, 2017, p.164). Convém ainda considerar que durante todo o processo de escravização dos povos africanos

pelos europeus, houve sempre por parte dos cativos um movimento de luta e resistência que moldou e constituiu uma marca permanente de combate dos africanos ao processo de escravização europeia nas américas, nesse sentido, a diáspora africana produziu nessa nova terra, além de uma força de trabalho, um coletivo perene de luta e resistência contra o seu estado de cativo. A luta pela liberdade, o desejo de fuga, a revolta contra seu cativeiro florescia em seus corações e tinha seu início ainda dentro das embarcações negreiras nos portos em África.

Depois do embarque, era também considerada perigosa a fase inicial da viagem. Com sua terra ainda à vista, havia o risco de os escravos se rebelarem e tomarem conta do navio. O número de suicídios nessa fase era proporcionalmente mais alto. [...] Uma vez embarcados, os homens eram trancafiados no porão situado na parte traseira da embarcação. As mulheres seguiam para outro compartimento, na dianteira, mais próximo dos alojamentos da tripulação. Entre esses dois setores, bem no meio do navio, erguia-se uma barricada, que servia de trincheira aos tripulantes em caso de rebelião. [...] Em toda a história do tráfico foram documentadas cerca de seiscentas revoltas de escravos em alto-mar. Dessas, apenas em 26 casos os cativos conseguiram controlar o navio e retornar à costa da África. (GOMES, 2019, p. 284-285)

Destarte, a luta pela liberdade nascia ainda em águas africanas, pois “a grande maioria das rebeliões ocorreu ainda no litoral africano”(SILVA JR, 2012, p. 183) durante o embarque nos tumbeiros, e mesmo quando as revoltas não ocorriam na travessia, o desejo de liberdade acompanhava os cativos durante toda a viagem através do Atlântico, pois mesmo depois de vencerem a morte nas águas oceânicas, os mancipios podiam organizar sublevações dentro dos navios, uma das revoltas de escravizados ainda embarcados ocorreu com um navio destinado a Bahia, como escreveu Malachiyah Bem Ysrayl – Historiador Hebreu-Israelita em seu artigo, Os macuas e a revolta no navio negreiro na Bahia:

A revolta dos Macuas ocorreu em um navio tumbeiro que se destinava a Bahia em 1823 e nos autos são citados alguns nomes: Umpulla, Muquita, Macu, Mamatundu e Macutandu. Na revolta atiraram ao mar diversos tripulantes do navio e espancaram outros com pedaços de madeira. A revolta foi contida e os Macuas levados à cidade de Salvador-Bahia para serem julgados. (YSRAYL, 2012)

A luta por liberdade, como podemos observar, era um anseio constante que nascia ainda em terras africanas, este mesmo desejo mantinha-se forte nos pensamentos dos africanos escravizados ao desembarca nos portos da América portuguesa, levando-os incessantemente a lutar por sua liberdade em terras estrangeiras. Neste sentido, pretendemos discutir em nosso último capítulo as estratégias de lutas contra a escravidão praticadas pelos escravizados no Maranhão.

Os homens e mulheres, negros e negras submetidos ao cativeiro, como observamos neste capítulo, foram um importante mecanismo de desenvolvimento capitalista, gerando riquezas e mantendo por meio do seu trabalho como “escravos de aluguel”, “negros de ganho”, “negras ganhadeira” muitos pequenos senhores e senhoras que viviam ou complementavam seus rendimentos com os ganhos produzidos pela mão de obra escravizada. No Maranhão o uso da força de trabalho escravizado teve uma inegável relevância na produção de riquezas, principalmente com produtos agrícolas como algodão e arroz que tornaram o Maranhão um importante núcleo produtor e exportador. Neste sentido o trabalho do povo negro escravizado nas fazendas ou nos casarões e ruas das cidades contribuiu fortemente para o desenvolvimento econômico entre os séculos XVIII e XIX na Capitania do Maranhão.

Como forma de enfrentamento ao trabalho escravo, os africanos por meio das fugas se rebelavam contra seus senhores, estas ações contribuíram como forma de resistência e permitiram a formação dos espaços comunitários conhecidos como mocambos ou quilombos, sociedades negras que procuravam manter o enfrentamento ao sistema escravista. Trataremos a seguir sobre a importância dos quilombos na Capitania do Maranhão, procuraremos abordar os aspectos que tornaram essas comunidades as principais bases de resistências negras contra o escravismo na diáspora africana no Estado do Maranhão.

4. ENTRE MOCAMBOS E QUILOMBOS: SUBLEVAÇÕES NEGRAS NA CAPITANIA DO MARANHÃO.

Como observado nos capítulos anteriores, foi por meio da diáspora de diversos povos africanos, caracterizado por uma imigração forçada financiada por um capital escravista-mercantil colonizador que escravizados africanos formaram uma imensa mão de obra cativa que promoveu durante três séculos o enriquecimento de uma sociedade escravocrata europeia. “Os negros, portanto, eram roubados na África para trabalhar as terras roubadas dos índios na América.” (WILLIAMS, 1975, p. 13). Desta forma, povos originários do Novo Mundo e africanos cativos formaram a base de uma estrutura escravagista capitalista nas Américas através da formação de uma agricultura de exportação, na produção em larga escala de plantações principalmente de algodão e arroz na região do Estado Colonial do Maranhão.

O tráfico negreiro para o Estado colonial maranhense, trouxe para a região uma legião incontável de africanos cativos, uma força de trabalho pensada principalmente como mão de obra escravizada para fomentar o desenvolvimento da agricultura de exportação, ou seja, a efetivação das lavouras no antigo sistema colonial exportador de commodities agrícolas para a coroa portuguesa. “A inserção do Maranhão na divisão internacional do trabalho deu-se a partir da segunda metade do século XVIII, por meio da exportação de três produtos: o algodão, o arroz e o couro.” (PAULA; HOLANDA, 2011, p. 50) Com o processo de formação econômico colonial maranhense, a necessidade de aquisição de escravizado, leva o governo colonial a investir cada vez mais no comércio negreiro para o Maranhão, mantendo assim através do tráfico transatlântico um movimento constante de escravizados entre a África e Estado Colonial do Maranhão. Com o crescimento dos espaços coloniais urbanos o uso do trabalho cativo começa a desenvolver-se através do uso dos cativos em diversas atividades nas vilas e cidades, escravizados com conhecimentos especializados que serviam aos seus senhores ou eram empregados em serviços contratados por terceiros e serviam como fonte ou complemento de renda dos senhores ou senhoras de cativos.

Esta força de trabalho que se baseou na escravização de homens e mulheres negras, e custou milhares de vidas, enfrentou durante todo o período que esteve em funcionamento uma forte resistência por parte dos diversos povos escravizados: Fugas, assassinatos, roubos e insurreições, foram alguns dos artifícios usados pelos cativos como forma de reação contra o sistema escravocrata. “[...]senzalas, quilombos, guerrilhas e insurreições foram faces do

mesmo processo de rebelião negra.” (VIEIRA, 2018, p. 371). Uma outra forma de oposição a política escravocrata na América portuguesa foi constituída através da formação de organizações comunitárias chamadas de Quilombos: “Palavra de origem banto que, durante a escravidão no Brasil, significou ajuntamento de escravos fugidos.” (MOURA, 2004, p. 335). No Estado colonial maranhense os movimentos de resistência negra fizeram parte do cotidiano escravagista nos diversos espaços urbanos, assim como nas fazendas espalhadas pelo Maranhão, entre meados do setecentos e as primeiras décadas do oitocentos. Por meio desses eventos podemos entender as formas de luta do povo negro no Maranhão e perceber que a luta por liberdade ocorria inicialmente a partir dos pequenos grupos insurgentes e das sublevações individuais contra o sistema escravista burguês e senhorial.

4.1 Insurreições negras no Maranhão entre os setecentos e as primeiras décadas oitocentistas.

A escravização negra no Maranhão não foi um processo pacífico, os conflitos: fugas, assassinatos, roubos, revoltas etc., foram formas de reação desenvolvidas pelos cativos contra os desmandos e maus tratos infligidos aos seus corpos e alma por parte dos escravistas. “As fugas de escravos, tanto individuais quanto aquelas coletivas, foram permanentes no sistema escravista.” (NEVES, 2012, p. 15). As referências documentais sobre ações de cativos fugidos demonstram que os escravizados agiam de várias formas para enganar ou atacar o governo e as milícias que se organizavam para suprimir as fugas e as formações dos quilombos ou mocambos. Neste sentido:

Embora alguns fugitivos lograssem reinventar-se forros, mudando de nome e passando a viver de ganhos eventuais no campo e nas cidades, e outros, raros, embarcassem em navios mercantes e regressassem a África, a maior parte dos que jamais foram recapturados encontrava alternativa distinta. (FLORENTINO e AMANTINO, 2012, p. 245)

No Maranhão assim como em todo território colonial brasileiro os escravizados procuravam os mais diversos meios para lutarem por sua liberdade: havia os meios legais, normalmente ocorriam através da compra da própria alforria, como podemos observar no ofício referente a manumissão do cativo Boa Ventura:

Ofício ao ouvidor interino sobre o requerimento do escravo Boa Ventura Gomes, em que pede liberdade depois de ter devolvido ao seu senhor o dinheiro que custou; determinando-lhe, por ordem de Sua Majestade, para que o ponha em liberdade, passando-lhe competente título.

São Luís do Maranhão, 22 de fevereiro de 1798. Fl 41v-42, doc. 179. (MARANHÃO, 2012, p. 64)

Encontramos também pedidos feitos por parentes que pagaram pela liberdade de seus familiares, assim temos:

Ofício ao Secretário de Estado dos Negócios Ultramarinos informando o cumprimento das reais ordens sobre o requerimento de Manoel Maximiano da Cruz, que pagou o valor de seus três irmãos, escravos de dona Rosa Maria de Aroucha, sendo encarregado o ouvidor para proceder como determinam as leis.
São Luís do Maranhão, 07 de novembro de 1799. Fl. 29v-30, doc. 83.
(MARANHÃO, 2012, p. 138.)

Como podemos observar, os cativos no Maranhão, constituíram através das suas habilidades e esforços um protagonismo de luta contra o escravismo, onde, por meios próprios, adquiriam sua liberdade e a de seus parentes lançando mão da chamada alforria paga. Podemos observar também que, para terem seus direitos legais respeitados, estas pessoas, precisavam muitas vezes recorrer as instâncias jurídicas. Logo, estas ações de luta pela liberdade nos possibilitam “enxergar relações entre sujeitos escravizados e seus proprietários, que contradizem a ideia do escravizado apenas como uma vítima inerte de um sistema puramente coercitivo, o qual o via como mera categoria econômica.” (SANTOS, 2015, p. 1). Podemos assim perceber que estes mancípios não ficaram inertes ou se contentaram com seu estado de cativo, mas que foram sim, homens e mulheres que mesmo contra as adversidades de um sistema escravista lutaram pela liberdade.

A possibilidade de um escravizado adquirir sua liberdade por alforria, constituía-se de uma ação financeira por meio de pecúlio, pensado como forma de financiamento para a compra de alforria, essa prática será impulsionada principalmente pelos escravizados urbanos de aluguel ou de ganho, trabalhadores especializados que “alugavam seus serviços nos grandes centros, poupando para comprar as suas liberdades ou as de seus familiares, sendo eles mesmos os responsáveis pelo recebimento do salário devido e pelo pagamento de um percentual a seus senhores.” (GRINBERG, 2011, p. 147). Mesmo conseguindo a aquisição da liberdade, por meios legais, através da compra de sua alforria, estas pessoas sofriam por parte dos senhores boicotes ou trapaças, onde, muitas vezes mesmo após o pagamento o escravizado continuava em cativo.

Assim temos o caso do escravizado Boa Ventura Gomes que em ofício com data de 22 de fevereiro de 1798, solicitava sua liberdade por meio da compra de sua alforria, Boa Ventura Gomes recorria assim a “Sua Majestade” para que pudesse enfim ter seu pedido atendido. Em outro ofício, de 8 de janeiro de 1799, do mesmo Boa Ventura Gomes, temos o seguinte relato:

Ofício ao ouvidor da comarca desta cidade para tirar nova informação sobre o escravo Boa Ventura Gomes, que declara ter dinheiro para se resgatar e que lhe fazem violência, sendo maltratado, apesar da Real resolução.

São Luís do Maranhão, 8 de janeiro de 1799. Fl. 11v, doc.55 (MARANHÃO, 2012, p.64)

Através deste caso podemos perceber que a negociação entre senhores e cativos acerca da compra de cartas de alforria, podia levar a conflitos entre os envolvidos, requerendo assim a intervenção de um agente público para mediar os possíveis conflitos existentes.

Faz-se necessário observar que, o processo de manumissão, através do seu instrumento legal que era a carta de alforria, muitas vezes encontrava resistências principalmente por parte dos senhores de escravos, visto que a alforria, de um escravizado, envolvia diversos fatores sociais e econômicos. Esta declaração de liberdade concedida ao escravizado pelo senhor tinha seu reconhecimento e amparo na lei vigente, possuindo no seu registro escrito formas variadas para tal concessão, neste sentido Mattoso (2017, p. 185) afirma que:

A liberdade por manumissão era uma disposição legal. Podia ser concedida solenemente ou não, direta ou indiretamente, expressamente, tacitamente ou de maneira presumida, por certidão entre vivos ou por ato de última vontade, de próprio punho ou diante de tabelião, com ou sem certidão passada. Mas, se não havia documento escrito, era preciso provar por meio de testemunhas que houve alforria. Entretanto, em geral, a alforria era concedida por carta, assinada pelo senhor ou, a seu pedido, por um terceiro, quando era iletrado.

A alforria consistia no processo de tornar liberto o escravizado, este ato podia ocorrer de várias maneiras, como por exemplo alforria condicionada, dada pelo senhor mas vinculada a determinadas condições como prestação de serviços por um determinado tempo ou até a morte do senhor ou senhora; Outro tipo de alforria era a de pia, ou seja, manumissão dada ao nascido cativo no momento do seu batismo ainda criança, este ato podia ser firmado por meio de um pagamento simbólico realizado pelo pai ou pelo padrinho da criança; A mais conhecida no entanto era a alforria paga, esta última consistia, como já mencionamos, da compra da liberdade por meio de pecúlio pessoal. As alforrias que eram dadas de forma voluntaria podiam ser revogadas caso o alforriado ofendesse ou desobedecesse de alguma forma quem lhe dera a liberdade. (MOURA, 2004, p. 24)

Conceder a liberdade a um escravizado passava por vários procedimentos legais, e que deveriam ser observados, pois como sabemos haviam questões socioeconômicas que faziam parte do processo de alforria de um cativo: uma carta de alforria somente poderia ser emitida por um titular, tendo este que especificar as razões em detalhes no documento; sendo

um casal os proprietários os cônjuges deveriam concordar mutuamente com a libertação; a alforria também podia partir das últimas vontades dos senhores registradas através do testamento; para assegurar legalmente estas ações fazia-se necessário o devido registro do documento em um Cartório de Notas que dava a legitimação e validade legal ao documento. Dentro desse processo o valor do cativo alforriado deveria ser avaliado pois este fazia parte do patrimônio pertencentes aos possíveis futuros herdeiros (GOLDSCHMIDT, 2010, p. 114-116)

Casos como o do cativo Boa Ventura Gomes, onde o escravizado depois de manifestado o seu desejo de comprar a própria liberdade fora violentamente repreendida, mesmo tendo ele recorrido aos meios legais e ou judiciais, levava muitas vezes o mancipio recorrer a fuga, tornando-se assim um “escravo fugido”:

Dos primórdios da colonização até a década de 1870 mais ou menos, isto é, sob a vigência do paradigma ideológico colonial, a principal motivação para fugas e revoltas parece ter sido a quebra de compromissos e acordos anteriormente acertados. Existia em cada escravo ideias claras, baseadas nos costumes e em conquistas individuais, do que seria, digamos, uma dominação aceitável (SILVA apud REIS; SILVA, 1989, p. 67).

No Maranhão os conflitos entre escravizados e senhores proporcionou inúmeras reações de violência, as sublevações negras fizeram parte do cenário escravocrata em todas as regiões do Maranhão. No vasto acervo documental sobre a escravidão no território maranhense podemos encontrar uma variedade de relatos sobre as ações negras de combate ao sistema escravista que vão desde as fugas, suicídios, assassinatos, roubos e organizações comunitárias de mocambos e quilombos. Segundo Pereira (2001, p.109):

As fugas, tal como os suicídios possuíam diversas motivações, entre essas, podemos salientar: a reação imediata do escravo ao regime de trabalho e aos castigos físicos – esta era a causa mais comum; a fuga como o último recurso do escravo face ao autoritarismo de um senhor, em se tratando de alguma solicitação do escravo [...].

Como observado no caso do escravizado Boa Ventura Gomes, seu desejo de alforria por meio da compra, motivou por parte do seu senhor uma violenta reação contra a insistência do cativo em solicitar a efetivação da sua manumissão. Estas práticas violentas contra os corpos subjugados dos negros, fomentavam em suas almas a revolta contra seu estado de violenta submissão. “Agrilhado no serviço do senhor, o escravo só tinha um meio de conquistar a liberdade: era a fuga para os recantos da selva, onde, agrupando-se, formava o que se chamou mucambo.” (VIVEIROS, 1954, p. 88)

Logo, as sublevações negras no Maranhão constituíram-se de ações rebeldes por parte dos escravizados que se indignavam frente a violenta opressão sofrida por parte da elite

escravista, assim temos durante a segunda metade dos setecentos e as primeiras décadas dos oitocentos vários relatos de fugas e assassinatos realizados por cativos em todas as regiões da colônia maranhense. “O negro rebelou-se, de várias maneiras. Merece toda a ênfase o fato de que a manipulação das elites no poder jamais conseguiu impedir que o negro lutasse.” (SANTOS NETO, 2004, p. 131). As diversas formas de resistência empregadas pelos escravizados foram praticadas por todo o período escravista, estas ações de rebeldia eram praticadas diariamente pelos cativos, enganando seus senhores através da diminuição do ritmo de trabalho, fazendo “corpo mole”, ou ainda inventando doenças, estas práticas acabavam diminuindo a produção causando prejuízos ao senhor. Outra tática menos usual utilizada consistia na quebra de ferramentas ou maquinários, era pouco utilizada pois quando descoberta havia castigos severos como forma de retaliação. Em momentos de desespero recorria a fuga, crimes de morte contra seus senhores ou ao suicídio. (SANTOS, 2017, p. 222-223)

As fugas e os assassinatos praticados por parte dos cativos ocorreram em todas as povoações maranhenses, visto que a mão de obra escravizada foi largamente empregada por todo o território do Estado do Maranhão. Assim podemos destacar, segundo fontes documentais, as ações de mancípios como por exemplo o assassinato de um sargento-mor por um de seus cativos:

Conta o Governador e Capitão-Geral do Estado do Maranhão e Piauí, D. Antônio de Sales Noronha, a Sua Majestade, pelo seu Conselho Ultramarino sobre o assassinato, na Ribeira do Itapecuru, do sargento-mor, Joaquim José Gonçalves, por um seu escravo, que sendo preso e conduzido a esta cidade, faleceu antes, ou pelos ferimentos dos açoites ou por se negar a alimentar-se; informando-lhe também sobre o procedimento dos escravos naquele lugar, que constantemente estão fazendo mortes, sentindo-se os senhores amedrontados.
Maranhão, 12 de maio de 1783. Fls. 93-94. (MARANHÃO, 2012, p. 25-26)

Sob o julgo da escravização os negros e negras do Maranhão, recorriam ao assassinio como uma das formas de retaliação ao sistema que os brutalizavam. Logo, podemos observar que, a morte do sargento-mor não foi um fato isolado, pois segundo o documento, havia na Ribeira do Itapecuru ações de assassinamento por parte da população escravizada, este movimento, levou os senhores escravistas a se atemorizarem por tais ocorrências na região.

Os africanos e seus descendentes tomados pela desesperança de uma existência brutalizada, onde o dia a dia do escravizado rebelde era a correção através de torturas e mutilações praticadas pelo senhor e seus feitores, desumanidades que, muitas vezes levava os

cativos a práticas extremas e desesperadas, como aponta Mattoso (2017, p. 167), segundo a autora:

Quando a raiva e o desespero se tornavam insuportáveis, uma loucura com ímpetos de destruição tomava conta dele que, empunhando seus instrumentos de trabalho – pá, enxada, rastelo e facão –, matava o senhor ou o feitor que o punia constantemente, sua mãe ou seu amigo. De fato, os escravos indisciplinados, ou vistos como tal, recebiam terríveis castigos que levavam à contestação: círculo vicioso do qual o escravo não sabia como sair senão pela violência do olho por olho, dente por dente. O encarceramento a ferros era o castigo mais brando infligido a um escravo pelo senhor; todavia, cada fazenda possuía correntes, colares e máscaras de ferro e troncos que prendiam o escravo condenado pelo pescoço e tornozelos, imobilizando-o por dias. O tronco e o chicote eram os castigos preferidos dos senhores.

As ações brutais dos senhores e seus feitores despertava nos cativos o sonho de liberdade a qualquer custo, logo, este estado de agonia vivenciado pelo escravizado o levava a um violento movimento de desestagnação, onde o assassinio tornava-se a mais provável forma de autodefesa contra as torturas sofridas no cativeiro. Dentro desse contexto encontramos, durante todo o período escravista do Estado do Maranhão, vários relatos de mortes praticadas por escravizados, como demonstra as fontes documentais sobre a escravidão negra no Maranhão, nesse contexto temos a ação de autopreservação, observada através de várias referências de assassinatos realizados por cativos nos centros urbanos e fazendas da Capitania maranhense. Podemos observar tal evento por meio do crime de morte praticado pelo cativo Antônio Silva:

Carta ao juiz da vila de Campo Maior sobre o crime de morte cometido por Antônio da Silva, escravo fugido da justiça e outro agressor; ordenando-lhe que remeta os autos desse crime à Secretaria do Governo para que os réus sejam sentenciados em Junta de Justiça, conforme merecem as suas culpas.
Maranhão, 01 de abril de 1788. Fl. 16. (MARANHÃO, 2012, p. 63)

O crime de morte contra os senhores escravocratas tornou-se uma ação recorrente entre os escravizados que o praticavam como forma de autopreservação, manobra de sobrevivência observada durante todo o período escravista do Maranhão. Outro relato de morte realizada por escravizado, foi relatado em documento de 05 de junho de 1804 na vila de Guimarães, onde temos, uma portaria ao diretor comandante da referida vila, solicitando a captura dos mancípios que assassinaram o seu senhor. (MARANHÃO, 2012, p. 68)

A brutalização do negro escravizado proporcionada pelos castigos cruéis praticados pelos senhores, desencadeava nos cativos o ímpeto da rebeldia que o impulsionava para ações violentas, sendo as mais usuais, o assassinio dos seus algozes e o suicídio, esta segunda opção um ato violento exercido pelo cativo contra si como forma de libertação do sofrimento que

atormenta seu corpo e sua alma. “O que para a sociedade dominante se configuraria num ato de condenação, para os escravos poderia representar o ato de libertação da vida escrava.” (FERREIRA, 2018, p. 76)

As pistas documentais que relatam as experiências vivenciadas pelos escravizados maranhenses em seu cativeiro demonstram que homens e mulheres escravizados mesmo em face do julgo de um sistema escravocrata, tornaram-se protagonistas, participantes ativos na luta e na conquista da sua liberdade e da de seus irmãos e irmãs pretos e pretas. Como já frisamos, as táticas praticadas pelos escravizados possuíam várias frentes de ação contra o sistema escravista como assassinatos e suicídios, mais uma das táticas que mais preocupavam e atormentavam os senhores eram as fugas de cativos. “Partindo do princípio de que as fugas eram inerentes à personalidade do escravo, os escravizadores qualificaram os negros que fugiam de ‘preguiçosos’ e ‘inimigos’ do trabalho.” (FIABANI, 2012, p. 40)

Em vista dos maus tratos sofridos os mancípios negros maranhenses recorriam constantemente a sublevações contra seus senhores, estes movimentos de revoltas atormentavam a sociedade escravista no Maranhão, pois era por meio de fugas individuais ou em grupos que os escravizados procuravam desestabilizar o sistema escravocrata maranhense, pois estes fujões embrenhavam-se nas matas procurando proteção, estes as vezes estavam sozinhos ou em grupos, sendo que muitos locais de agrupamentos de escravos fugidos tornaram-se comunidades, “chamava-se a uma tal colônia de escravos fugidos um quilombo, ou, em outros sítios, um mocambo, ambos nomes provavelmente de origem africana” (HALDELMANN, 1982, apud FIABANI, 2012, p. 47). Estas formações comunitárias negras tiveram seu desenvolvimento no Maranhão principalmente a partir da segunda metade do setecentos até as vésperas da assinatura da lei da abolição.

4.2 Mocambos e quilombos, sublevações e guerrilhas no Maranhão Colonial.

Conforme ocorria o aumento do comercio escravista no Maranhão e a quantidade da população negra escravizada crescia na região, as tenções também foram aumentando. “A importação de 12 mil escravos na época da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1777) iniciou um tráfico humano intenso, que culminou com a importação de 41 mil “peças”, só entre 1812-1820.” (ASSUNÇÃO, 1996, p. 434). Este aumento no número de mancípios levou também ao crescimento de fugas e revoltas por todas as regiões do Maranhão.

Em vista do aumento das fugas o governo maranhense viu a necessidade de investimento em ações de captura desses fugitivos, para tanto, lançou mão da convocação de capitães do mato para atuarem na procura e prisão dos cativos fugidos. Entre 1754 e 1776 encontramos registro de cartas patentes para o posto de capitão do mato concedidas pelo Governador e Capitão-Geral do Maranhão, no intuito atuarem no combate as formações de quilombos assim como na recuperação dos mancípios que se evadiam. Logo, conforme Fundo 1 da Secretaria do Governo (1728 – 1974), Série 1 de Registro de Patentes Militares, Livro 02 (1754-1776) destacamos os seguintes registros de cartas patentes:

1 - Registro de uma carta patente do posto de capitão do mato concedida a Ignacio Monteiro de Sá pelo governador da capitania do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Souza, em que justifica essa nomeação pela informação, que possui, da existência de vários mocambos e quilombos de negros fugidos, que vivem à vontade por falta de capitão do mato nos distritos desta cidade de São Luís.

Maranhão, 02 de novembro de 1754. Fl. 10v

2 - Registro de uma carta patente do posto de capitão do mato do distrito da vila de Icatu concedida a José Antônio Pescacio pelo governador da capitania do Maranhão, na qual informa que, pelo distrito da vila de Santa Maria do Icatu, se acham vários mocambos e quilombos de negros fugidos e levantado os quais, além de ladrões de estradas, também destroem plantações das fazendas, daí a necessidade de capitães do mato que os prenda, e porque S. Majestade ordena a extinção dos mocambos e quilombos.

Maranhão, 08 de abril de 1756. Fl. 39-39v (MARANHÃO, 2012, p. 19)

Além desses registros, temos ainda uma carta patente para o posto de capitão do mato, de 11 de setembro de 1775, para João de Almeida Cardoso para atuar na região de São Luís, em vista da existência de comunidades de negros fugidos. Encontramos também um outro registro de patente, datada de 07 de maio de 1768, para José Telles de Meneses para atuar no distrito da vila de Icatu e Parnaíba, em vista da existência de negros fugidos causando problemas na região. (MARANHÃO, 2012, p. 19)

A função do capitão do mato era caçar e prender os escravizados fugidos e devolvê-los a seus senhores, contratado pelo proprietário do cativo e tendo obtido as características e as marcas de identificação feita a ferro, caía em campo a procura do evadido que sendo encontrado e preso era levado para uma prisão ou então devolvido ao seu senhor que devia pagar pelo trabalho feito pelo capitão do mato. (MOURA, 2004, p. 82)

No Maranhão, assim como por todo o território da América portuguesa, as fugas foram uma das formas de resistência mais utilizada pelos negros escravizados:

De forma geral, é possível afirmar que existiriam dois tipos de fuga na história da escravidão no Brasil. No primeiro caso, encontram-se as fugas que tinham como objetivo a reivindicação escrava por melhores condições de vida[...]

O segundo tipo de fuga era aquele que pretendia negar a escravidão. Nessas circunstâncias, os escravos abandonavam a propriedade senhorial e, individualmente ou em grupos, iam buscar formas alternativas de viver fora do cativeiro. Muitos cativos se embrenhavam no meio do mato e lá construíram pequenas comunidades que ficaram conhecidas como quilombos ou mocambos. Outros preferiam tentar a vida em lugares mais distantes, principalmente nas grandes cidades, pois nesses espaços o escravo fugido poderia se passar por um negro liberto. (SANTOS, 2017, p. 223)

Nas fugas ocorridas no território maranhense, os cativos, em sua maioria, procuravam refúgio nas matas que existiam próximo as vilas ou fazendas, mesmo na capital São Luís os fugidos procuram a proteção da brenha que cobria a ilha, como aponta Manoel Santos Neto, segundo o autor: “No livro O cativeiro, Dunshee de Abranches descreve embates entre escravos e senhores rurais nos grotões do Maranhão e aponta a existência de quilombos até mesmo na área suburbana da capital da Capitania.” (SANTOS NETO, 2004, p. 125)

Estas escapadas podiam ser observadas tanto nas áreas urbanas como nas vilas mais distantes e nas fazendas. “As fugas ocorriam na cidade e no campo.” (MATTOSO, 2017) Por ter uma vasta região com uma baixa densidade demográfica, o Maranhão proporcionava uma maior facilidade na formação de comunidades negras em seu território. Assim temos por exemplo em 1807 a nomeação de vários capitães do mato para atuarem nas principais vilas maranhenses: Temos em 14 de maio do citado ano, carta patente para Eugênio Ribeiro para atuar no distrito da vila de Guimarães; para esta mesma região temos a nomeação de Domingos da Costa em 04 de junho, Manoel dos Santos em 03 de julho; para a vila de Viana temos Joaquim da Silva nomeado em 03 de julho; no distrito do Iguará foi nomeado em 31 de julho João Ferreira de Coito; em 27 de agosto temos a patente de capitão do mato em nome Bernardo da Costa da “Ribeira do Parnaíba, no julgado de Pastos Bons”; já em 27 de agosto temos também da Ribeira do Itapecuru no julgado de Pastos Bons uma carta patente em nome de Antônio Aragão Salena, nesta mesma data outra patente dada a Filipe Carneiro para a Ribeira do Grajaú e Neves, no mesmo dia temos outra carta patente destinada a Filipe Carneiro para Ribeira de Balsas; em 17 de setembro para a vila de Alcantara temos a nomeação de Pedro Gonçalves e no dia 04 de novembro carta patente de capitão do Mato destinada a Antônio José para atuar na Ribeira do Itapecuru. (MARANHÃO, 2012, p. 20-21). Estes agentes nomeados pelo Governo destinavam-se, como já mencionamos, a captura de escravizados evadidos e no combate a formação de quilombos, logo, a nomeação de tantos

capitães do mato demonstra que as ações de fugas e aquilombamento preocupavam o governo e os senhores escravagistas por todo o Maranhão.

Com uma ampla rede fluvial o desenvolvimento urbano do território maranhense se deu a partir das margens dos principais rios, assim a formação das primeiras vilas estava ligada a necessidade de acesso através dos rios. Os agrupamentos quilombolas, assim como as vilas, também se organizaram tendo como referência os rios e riachos maranhenses:

[...] o Maranhão apresentava, em quase toda a parte norte do seu território, abundantes matas com muitos rios e riachos. Isso implicou durante muito tempo uma ocupação mais tênue do espaço e favoreceu o estabelecimento de quilombos nas cabeceiras dos rios, nos locais mais afastados das florestas, zonas não ocupadas pela grande lavoura.

Além do mais, grande parte dessas matas no centro da Capitania escapava totalmente ao controle do Estado. Era uma verdadeira fronteira, além da qual desertores, quilombolas e outros fugitivos podiam sentir-se relativamente seguros. (ASSUNÇÃO, 1996, p. 434)

Assim como tivemos a formação de quilombos em áreas afastadas, também ocorreram a formação de núcleos de povoamento quilombolas nas matas próximas as vilas e fazendas, estas comunidades em sua composição incorporavam os mais diversificados tipos de excluídos sociais, a existência dessas povoações preocupavam os moradores das vilas, fazendas e povoados onde havia rumores da sua formação, sobre o medo destes moradores temos como exemplo:

Ofício aos oficiais das Câmara das vilas de Alcântara e Guimarães informando-lhes sobre a representação do lavrador do distrito da vila de Guimarães, Antonio Cardoso de Sampaio, em que comunica a formação de um quilombo de escravos fugidos e que a eles se juntaram alguns forros vadios e soldados desertores; determinando-lhes que providenciem para afugentar e destruir esse quilombo.

São Luís do Maranhão, 06 de setembro de 1819. Fl. 12-13, doc. 32 (MARANHÃO, 2012, p. 85)

Em relação as ações de combate aos ajuntamentos comunitários clandestinos, temos, principalmente nas primeiras décadas dos oitocentos, uma intensa reação armada das autoridades maranhenses contra a articulação dos movimentos de aquilombamento no território maranhense. Como apontam documentos sobre as investidas contra estes lugares:

Portaria ao capitão de pedestres, Antônio José do Nascimento, determinando-lhe que comande os capitães do mato e demais pessoa, que a eles se juntarem pela Ribeira do Itapecuru, na marcha ao lugar do Centro de Cantanhede, onde se encontra o quilombo de escravatura; devendo prender todos os escravos fugidos ou quaisquer indivíduos associados ao mocambo e remetê-los a este Quartel-General.

São Luís do Maranhão, 4 de maio de 1812. Fl. 32v-33, doc.97 (MARANHÃO, 2012, p. 74)

Outra ação das forças do Estado contra o movimento de aquilombamento no território maranhense pode ser observado em documento sobre a origem de agrupamentos de escravos na região de Alcantara:

Ofício ao capitão-mor da vila de Alcantara, Ignácio José Pinheiro, incumbindo-lhe de arranjar a diligência para destruição total do grande mocambo de escravatura, que se acha armado entre o distrito dessa vila e a de Viana; devendo formar um corpo suficiente de tropa das milícias e pedestres, situada nessa vila de Viana, Guimarães e mais contornos; dando-lhe todas as garantias necessárias ao bom desempenho da missão.

São Luís do Maranhão, 27 de maio de 1812. Fl. 36v-38, doc. 107. (MARANHÃO, 2012, p. 74)

No processo de sublevações negras na Capitania do Maranhão houve ainda a participação de indígenas que ajudavam os cativos fugidos recebendo os mesmos em suas comunidades. Entre os grupos autóctones que se aliavam aos escravizados em fuga, destacam-se os Gamelas, podemos observar a aliança entre gamelas e os cativos negros em documentos como:

Ofício ao alferes Antônio José da Silva para se dirigir à Ribeira do Mearim com o destacamento do seu comando e localizar a aldeia do gentio Gamela, que acolheu negros fugidos, os quais têm atacado algumas roças, matando e ferindo os habitantes dessa Ribeira; diligenciar para prender os ditos negros, sem fazer dano algum à povoação do gentio.

São Luís, 11 de agosto de 1804. Fl. 29v, doc. 115. (MARANHÃO, 2012, p. 68-69)

A participação conjunta dos Gamelas e quilombolas em ataques as fazendas e vilas preocupavam as autoridades pois causavam muitos problemas:

Além de resistentes, fortes e aguerridos, os Gamela ganharam, entre a população regional e os gestores do Estado colonial e imperial nos séculos XVIII e XIX, a reputação de serem especialmente perigosos por sua tendência a abrigar escravos fugidos e se aliar a comunidades quilombolas. (VARGA, 2019, p. 5)

Através dos fatos apresentados, podemos perceber que os povos indígenas tiveram uma forte contribuição na formação e organização dos quilombos maranhenses. A união entre índios e negros formaram uma resistência com o propósito de combater ferozmente o sistema escravagista, ao acolher escravizados fugidos os Gamelas tornavam-se alvos da perseguição das tropas e milícias do governo além dos senhores fazendeiros com suas plantações e criação de gado, a união desses dois povos proporcionava uma maior proteção para ambos. Além dos indígenas os quilombolas contavam ainda com a ajuda de outras pessoas para escondê-los ou até mesmo fornecer mantimentos:

Portaria ao capitão de pedestres, Hilário de Araújo, mandando-lhe continuar na diligência da prisão dos negros amocambados e homicidas de seu senhor, o capitão

José Correia; prender, à sua ordem, qualquer indivíduo que obste o cumprimento dessa diligência, acoitando ou dando refúgio a algum escravo do mocambo.
São Luís do Maranhão, 10 de fevereiro de 1812. Fl. 14-14v, doc.41 (MARANHÃO, 2012, p. 73)

Em outro documento temos uma investigação sobre o fornecimento de munição para amocambados:

Ofício ao doutor ouvidor interino remetendo-lhe a mulata Porffria Maria da Conceição acusada de vender pólvora, chumbo e farinha aos negros matadores do capitão Antônio José Correia, para lhe fazer os interrogatórios e averiguações necessárias, inclusive para servir ao conhecimento dos principais apoiadores do mocambo.
São Luís do Maranhão, 27 de fevereiro de 1812. Fl. 18v, doc. 54 (MARANHÃO, 2012, p. 73)

Estes eventos demonstram que os movimentos de revoltas negras no Maranhão contavam com um certo apoio e que nos quilombos haviam além de cativos fugidos outros moradores ou apoiadores da resistência negra convivendo nas mais diversas comunidades negras maranhenses. Como já mencionamos em capítulos anteriores as sublevações de escravizados negros tiveram seu início ainda em terras africanas, onde ocorriam rebeliões durante o transporte e nos barracões pertencentes a Companhia de Comercio do Grão-Pará e Maranhão. Outras revoltas ocorreram durante a travessia atlântica nos navios negreiros.

Os fatos apresentados até o momento demonstram que nunca houve passividade por parte dos povos africanos em relação ao sistema escravista colonial europeu, esta revolta contra a escravidão permaneceu no espírito rebelde dos afrodescendentes escravizados nas colônias do continente americano. “Em muitos exemplos históricos encontramos os africanos e seus descendentes engajados na luta de independência do país que os escravizava.” Durante todo o período escravista na América portuguesa, e, em todo território colonial e ou imperial brasileiro os quilombos foram espaços fundamentais na luta negra por liberdade, algumas dessas comunidades cresceram tanto que poiam ser maior que algumas vilas, como por exemplo, o Quilombo de Palmares, que possuía cerca de 30 mil pessoas, esta república negra, surgiu no século XVI nas matas da região de Alagoas, constituído por rebeldes e escravizados fugitivos, manteve-se forte as reações portuguesas e holandesas de dominação, esta sociedade organizada resistiu de 1630 a 1697 e foi um dos maiores exemplo de sublevação ao escravismo europeu no seiscentos. (NASCIMENTO, 1978, p. 59-60).

Assim como na região de Alagoas, nas matas do Maranhão também se formaram diversas localidades onde escravizados fugidos ou os libertos podiam formar uma sociedade organizada que vivam uma relação de conflito ou concórdia com os espaços urbanos (vilas ou

fazendas) próximos. “É frequente a menção a pequenos grupos de escravos que se escondiam nas matas nas imediações das fazendas e que podem ser considerados um primeiro tipo de quilombo.” (ASSUNÇÃO, 1996, 436). Os mocambos ou quilombos na região maranhense tem suas origens identificadas já a partir do início dos setecentos se espalhando por todo o estado conforme as sublevações negras aumentavam:

Pelo que investigamos, no Maranhão, o mais antigo mucambo data do ano de 1702. Localizou-se nos sertões do Turiagu, tendo sido destruído pelo Governador Fernão Carrilho, que lá aprisionou cento e vinte escravos, cobrando dos seus senhores por peça a quantia de oito mil réis, no que foi censurado pela Coroa. No decorrer dos anos, foram surgindo mucambos em vários lugares maranhenses: Viana, Pinheiro, Alcântara, Guimarães, Maracassumé, donde, não raro, saíam os africanos para a pilhagem das fazendas. Tornaram-se, por esta maneira, os mucambos tremenda fonte de prejuízos aos fazendeiros, que neles, não só perdiam os escravos, como tinham perene ameaça de pilhagem e até de morte. Mais de um senhor de escravos caiu aos golpes da faca dos calhambolas. Um deles foi o Capitão Antônio José Correia, assassinado por um negro do mucambo de Guimarães. (VIVEIROS, 1954, p. 88)

Estes constantes ataques dos quilombolas as fazendas e vilas tornaram-se um grande problema principalmente para os fazendeiros que cobravam do governo maranhense uma ação de combate aos grupos que pilhavam suas fazendas e resgatavam escravizados. “Entretanto, a falta de policiamento adequado foi a razão principal da multiplicação dos quilombos. Esta era, pelo, menos, a visão das autoridades locais e fazendeiros, que não paravam de pedir reforços e fazer petições ao governo.” (ASSUNÇÃO, 1996, 438). Esta falta de segurança ocorria por toda a Capitania que não podiam contar com uma força policial que os pudessem proteger, viviam em constante estado de medo dos ataques que podiam partir tanto dos quilombos quanto das diversas comunidades indígenas maranhenses. Este constante estado de preocupação com a segurança pode ser visto no documento do governador e capitão-geral da Capitania do Maranhão, destarte temos:

Ofício do governador e capitão-geral da capitania do Maranhão a Tomás Antônio de Vila Nova Portugal informando-lhe sobre a falta de segurança e de polícia do interior dos sertões, destacando os seguintes aspectos: a Capitania é cortada por grandes matas, abrigo e morada de numerosas tribos de índios selvagens, que prejudicam as lavouras e depredam as fazendas levando os lavradores a proverem sua segurança, armando a escravatura, cujas consequências podem resultar males incalculáveis; a força da Capitania é apenas suficiente para segurança de São Luís e, ainda assim, fornece destacamento para diferentes lugares onde se julga indispensável alguma guarnição, tendo os mesmos demonstrado incompetência devido a indisciplina e a pequena força militar; as milícias compostas de lavradores dispersos em habitações distantes umas das outras têm dificuldade de se reunirem para promover a devida proteção contra os índios; os sítios férteis da Capitania não podem prosperar por falta de uma força que reprima os índios selvagens, os criminosos, os malfeitores e vadios. São Luís do Maranhão, 17 de novembro de 1819; fls. 66v-69v. (MARANHÃO, 1997, p. 76-77)

Este pedido do Governador e capitão-geral demonstra como os conflitos eram constantes principalmente fora da capital. Com um efetivo de segurança praticamente inexistente no continente a solução encontrada era formar grupos de milícias com os lavradores ou moradores das vilas para se protegerem. Outro ponto a ser observado é o uso de escravizados como protetores dos bens de seus senhores, como já demonstramos em capítulos anteriores era comum o recrutamento de cativos como soldados para engrossar as forças militares para protegerem os territoriais portugueses contra invasores estrangeiros, neste caso temos o uso do escravizados como defensor da propriedade privada do seu senhor.

Como podemos observar o cenário político e social era instável, com diversos movimentos de insurreições indígenas e quilombolas, logo, a ideia de um estado controlado e dominado pelo governo não tem fundamento, visto que documentos administrativos do próprio governo apontam para uma total desorganização do estado em manter o controle e a segurança da capitania maranhense. Mas mesmo com problemas na força policial o governo conseguia impor alguma autoridade, intervindo nas ações dos quilombos, e por meio da força arrancava informações dos cativos nas fazendas sobre a localização e comando das comunidades negras, visto que muitos escravizados que trabalhavam nas fazendas mantinham comunicação constante com os quilombolas passando informações sobre possíveis retaliações das forças policiais. Na região de Guimarães por exemplo, por volta de 1811 surgiu um quilombo a partir de uma revolta de escravizados de uma fazenda, os mocambeiros depois de dominar a fazenda, atacaram outras fazendas próximas e apreenderam o gado, dominando então a região. O governo então enviou para a região um efetivo cem soldados para combater a rebelião, fazendo com que os revoltosos se separassem e procurassem outras regiões para se estabelecerem. (ASSUNÇÃO, 1996, p.438-439)

Cabe aqui observar que durante todos os séculos de escravidão negra nas Américas, as revoltas de escravizados se sucederam em todas as colônias europeias do novo mundo, estas sempre ocorreram motivadas principalmente pelo desejo de liberdade e o anseio pela sede de justiça pelos séculos de torturas sofridas no cativeiro. Tal aspiração culminou em eventos travados por meio de sangrentas batalhas. Foi justamente através de uma violenta sublevação que os mancipios de uma das maiores ilhas do Caribe conseguiram sua liberdade. Em 1791 na ilha de São Domingos, então colônia pertencente à França, eclodiu uma das mais conhecidas rebeliões de escravizados nas Américas, este movimento contou com a união dos escravizados da ilha contra o domínio de uma minoria branca, evento que envolveu as potências europeias tornando-se assim uma revolução que culminou com o reconhecimento do Haiti como estado-

nação. A ação violenta dos escravizados haitianos foi alimentada pela opressão e tirania dos seus antigos senhores. (CAMPELLO, 2018, p. 178)

O fato ocorrido no Haiti, trouxe as colônias portuguesas grandes receios de sublevações violentas, visto que as histórias da revolução haitiana se tornaram conhecida pelos escravizados das colônias do sul do continente americano. Logo, toda ação de insurreição de cativos deixava as populações das cidades, fazendas e vilas receosos da reação violenta dos mocambeiros. No Maranhão esse medo era evidente visto que não havia efetivo militar suficiente para manter a ordem em todo o território. Como já mencionado, houve na Capitania maranhense um constante movimento de levantes de escravizados que atuavam em todos os distritos maranhenses e que a geografia do estado com uma vasta vegetação contribuiu para a formação de diversos quilombos, estas comunidades formadas por escravizados fugidos, libertos ou alforriados, além de indígenas e eventualmente alguns brancos, constituiu-se uma das mais bem organizadas sociedades:

Se, do ponto de vista étnico, a experiência quilombola no Brasil comportou africanos de diferentes regiões, negros aqui nascidos, índios e, em alguns casos, brancos, é evidente que esta composição racial teria que repercutir nas formas de organização, na cultura e nas estratégias de ocupação do território engendradas por estes grupos. Às novas condições de composição racial, combinaram-se outras variáveis envolvendo o momento de se empreender as ações e as forças políticas e militares contrárias. Isso quer dizer que cada quilombo tem uma experiência particular de formação, em que os mencionados fatores, e outros, foram com certeza avaliadas pelos que desejavam se aquilombar (SILVA, 2000, p. 276).

É certo que a formação dos quilombos maranhenses se deu a partir dos mesmos princípios dos formados no Estado Colonial do Brasil. Enfrentaram os mesmos conflitos impostos pelo sistema escravocrata português:

Acresce, no caso do Maranhão, a existência de grandes concentrações de escravos, isoladas nas zonas agrícolas do interior e sujeitas à vigilância de poucos brancos. As áreas tradicionais de lavoura do Itapicuru tipificaram notavelmente esta situação. (SANTOS, 1983, p. 64)

Com uma concentração maior de escravizados na área rural, nas fazendas do interior maranhense, e tendo estas propriedades rurais o fim de suas fronteiras onde começavam as matas, a possibilidade de sofrerem ataques ou fugas era um perigo constante. “Pode-se afirmar que no Maranhão existiram poucas fazendas escravistas sem quilombos ao seu redor.” (ASSUNÇÃO, 1996, p. 436)

Destarte, durante todo o processo de escravização dos africanos pelos europeus, encontramos movimentos de resistência e confrontos violentos, neste sentido, a conquista da

liberdade levou os cativos africanos e seus descendentes a buscarem diferentes estratégias de reação, desta forma, tomando para si o protagonismo da luta contra o escravismo:

Dizia-se que os negros escravos no Brasil sempre foram massa inerte, desagregada, inculta, e seu isolamento econômico e cultural foi um produto de sua incapacidade de sentir pensar e agir socialmente como homem livre. [...] Esta visão menospreza os escravos e a força de seus muitos meios de resistência. (NETO, 2004, p.123-127)

No Estado do Maranhão, a formação das comunidades quilombolas deu-se a partir das lutas e resistência secular ao sistema escravagista português que por meio do tráfico negreiro, segregou milhares de africanos ao escravismo, através de um sistema econômico em que os lucros eram obtidos a partir do uso da força do trabalho cativo. Não obstante todo sofrimento passado em meio ao cativo diaspórico a força e a perseverança dos escravizados mantiveram perene o desejo de liberdade, pois:

Em todas as direções da grande expansão territorial do Brasil durante mais de três séculos da escravidão, os africanos e africanas se autolibertaram da escravidão através da fuga; constituíam-se em agrupamentos denominados quilombos como um meio de organizarem sua existência individual e coletiva, e como forma de combate ao sistema de opressão. (NASCIMENTO, 1980, p. 62)

Vemos assim que, a organização comunitária foi uma tática de resistência e luta primordial no enfrentamento da brutalidade do sistema escravista. As relações humanas constituídas no interior dos quilombos proporcionavam o fortalecimento e a articulação de movimentos de revoltas pois os escravizados em nenhum momento permaneceram inertes ou complacentes com o seu estado de cativos. “Diante de um sistema que era, antes de tudo, cruel, não era possível um escravo submisso e passivo” (NEVES, 2012, p. 10). Por meio de movimentos subversivos organizados os municípios proporcionavam a desestabilização do sistema escravista, o emprego de estratégias como formação de mocambos e ações de guerrilhas, deixavam as populações das vilas receosas das ações dos mocambeiros.

Os mocambos ou quilombos tornaram-se uma preocupação constante, seus ataques proporcionavam prejuízos as fazendas, as vilas e os viajantes que podiam ser atacados sem aviso. A organização e a estrutura dessas comunidades têm suas origens em terras africanas onde podemos encontrar referências a espaços denominados de mocambos.

[...] A palavra mocambo significava acampamento militar e também moradias para a maioria dos falantes das línguas bantu da África Central e Centro-Occidental. No século XVII, a palavra quilombo referia-se a um ritual de iniciação de uma sociedade militar dos guerreiros dos povos imbangalas (chamados também jagas). Tais povos falantes do quimbundo realizaram uma expansão pelo interior angolano em territórios dos povos umbundos. E como prática sócio-política, os imbangalas incorporavam os habitantes das regiões conquistadas por meio de um ritual

denominado quilombo. A mesma palavra significava, para algumas sociedades africanas, uma espécie de estaca em formato de forquilha utilizada para construir moradias em acampamentos provisórios. Mesmo se observarmos que na África as palavras quilombos e mocambos tinham diversos significados e no Brasil, estes termos aparecerem sempre associados à formação de comunidades de fugitivos, podemos ressaltar a ligação entre os significados nos dois lados do Atlântico. (GOMES, 2005, p. 71)

Na América portuguesa, para os grupos de cativos africanos e seus descendentes, os mocambos e quilombos tinham como função proporcionar um espaço de proteção baseado na união comunitária de contraposição ao escravismo praticado pela elite branca brasileira. Igualmente aos povos em África, que se rebelaram e lutaram por sua liberdade, os quilombolas no novo mundo se articularam e combateram a seu modo o sistema escravocrata. Tanto em África como na diáspora, as comunidades formadas por africanos e seus descendentes compartilhavam uma estrutura de preservação da identidade e cultura do povo negro.

O quilombo foi, portanto, um acontecimento singular na vida nacional, seja qual for o ângulo por que o encaremos. Como forma de luta contra a escravidão, como estabelecimento humano, como organização social, como reafirmação dos valores das culturas africanas, sob todos estes aspectos o quilombo revela-se como um fato novo, único, peculiar, - uma síntese dialética. Movimento contra o estilo de vida que os brancos lhe queriam impor, o quilombo mantinha a sua independência à custa das lavouras que os ex-escravos haviam aprendido com os seus senhores e a defendia, quando necessário, com as armas de fogo dos brancos e os arcos e flechas dos índios. E, embora em geral contra a sociedade que oprimira os seus componentes, o quilombo aceitava muito dessa sociedade e foi, sem dúvida, um passo importante para a nacionalização da massa escrava (CARNEIRO, 2001, p. 18).

As comunidades quilombolas em seus primórdios, formavam um conjunto social que visava combater a elite escravocrata dominante, reestabelecendo por meio das insurreições a liberdade e a dignidade humana dos diversos povos africanos e seus descendentes que, desumanamente foram escravizados por mais de três séculos por uma sociedade branca escravista, visto que:

O esquema de relações de raça no país baseava-se na supremacia do descendente branco-europeu que se autoconstituiu numa pretensa elite; um supremacismo tão bem estruturado a ponto de ter podido permanecer livre de um desafio radical durante todas as transformações sócio-políticas pelas quais tem passado a nação. (NASCIMENTO, 1980, p. 59)

Nesse contexto, a formação das sociedades quilombolas contribuiu para o fortalecimento e manutenção da identidade do povo negro, e ao mesmo tempo, combateu o sistema escravista vigente por meio das ações de guerrilha, cercando e atacando as fazendas e vilas, resgatando escravizados, contribuindo dessa forma para o processo de ruptura com o sistema escravista colonial, as investidas dos quilombos e mocambos maranhenses contra os

escravocratas demonstram que “[...] as revoltas dos quilombos contrariam o mito da submissão e do conformismo.” (NETO, 2004, p, 128). Percebe-se, a partir dos fatos expostos, em nosso estudo, que nunca houve sujeição ou resignação por parte dos escravizados a escravocracia que perdurou por mais de três séculos na Capitania do Maranhão.

A existência de uma resistência negra, durante os séculos de escravismo no Maranhão, contribuía para um constante estado de medo dos escravocratas. “Muitos temiam reencontrar seus ex-escravos como quilombolas, prontos para um ajuste de contas.” (ASSUNÇÃO, 1996, p. 460). Desta forma, os quilombolas contribuíram para a luta negra contra a sociedade escravocrata maranhense, sua existência demonstra a capacidade de reação sistemática das várias comunidades negras na luta por liberdade e pela preservação da própria identidade negra que “[...] encontra-se preservada em rituais como o tambor de mina e o tambor de crioula que estas comunidades até hoje realizam, como cápsula onde sobrevive um outro tempo.” (NETO, 2004, p. 128). As primeiras formações quilombolas, as primeiras comunidades negras, proporcionaram por intermédio das diversas sublevações a força dos povos africanos e afro-brasileiros no processo de desestruturação do escravismo e a reconstrução de um ideal identitário na diáspora africana.

5. CONCLUSÃO

Após 133 anos da assinatura da lei que oficialmente aboliu a escravidão da população negra no Brasil, “essa nebulosa mácula que aflige nossa história ainda está longe de ser dissipada”. (CAMPELLO, 2018, p.11). No período presente a população negra brasileira vivencia em seu cotidiano a ação covarde de uma sociedade racista que violentamente reprime qualquer ato de resistência negra contra manifestações racistas praticados rotineiramente em nosso país. O violento processo de escravização de povos africanos promoveu a mais cruel usurpação da dignidade humana, onde pessoas marcadas por teorias raciais científicas e religiosas foram definidas como uma sub-raça ou mera mercadoria destinada a submissão aos seus senhores e senhoras, forçados a viverem como meros instrumentos de produção descartáveis.

O sistema escravista europeu responsável por arrancar da África milhões de vidas, foi um dos maiores empreendimentos econômicos entre os continentes africano e americano, um comércio internacional que vitimou homens, mulheres e crianças, e em mais de três séculos, ceifou incontáveis vidas. Este tráfico negreiro proporcionou aos comerciantes escravistas grandes riquezas obtidas por meio da comercialização dos diversos povos africanos e seus descendentes.

O infame comércio negreiro para as Américas teve seu início no século XVI e perdurou até o final do século XIX, importou através do Atlântico uma quantidade ainda incerta de almas africanas para servirem como escravizados no novo mundo, “contudo as projeções indicam que entre 6 milhões de cativos desembarcaram nos portos brasileiros.” (MEIRELES, 2009, p. 131). Cabe observar a cerca desse quantitativo que muitos cativos foram transportados e comercializados irregularmente, trazidos por rotas piratas e incorporados aos milhões de africanos cativos que chegaram aos portos americanos.

Nos primeiros séculos de ocupação da região norte, a Capitania do Maranhão vivenciava uma realidade econômica pouco desenvolvida cuja produção era praticamente de subsistência e onde predominava o uso de escravizados indígenas capturados no sertão maranhense, os cativos autóctones foram uma força de trabalho utilizada principalmente durante os séculos XVI e XVII, na região essa mão de obra escravizada local foi sendo substituída pelo escravizados africano aos poucos, logo, indígenas e africanos conviveram

como cativos até a abolição do uso de mão de obra escravizada indígena no Estado do Maranhão.

Ao longo deste trabalho, procuramos compreender aspectos que constituíram o comércio escravista para a Capitania do Maranhão e seus impactos na formação social e econômica, assim como o emprego dessa mão de obra nas mais diversas atividades laborais e as práticas de resistência na luta por liberdade.

Na Capitania do Maranhão, o comércio escravista através do Atlântico teve seu crescimento com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII, que foi encarregada de suprir as necessidades dos habitantes fornecendo para a região maranhense os escravizados africanos para uso como mão de obra cativa principalmente nas fazendas existentes no sertão maranhense. Foi com o crescimento do comércio negreiro e o aumento de cativos africanos na região que o Estado do Maranhão terá seu desenvolvimento econômico. Para que a Capitania se desenvolvesse, milhares de africanos foram roubados de seus lares e transportados amontoados em porões de navios através do Atlântico, para serem usados como força de trabalho cativo. Neste comércio negreiro outras milhares de almas africanas foram exterminadas, visto que, como demonstramos em nossa pesquisa muitos mancipios perderam a vida e seus corpos foram entregues às profundezas do Oceano Atlântico. “Durante mais de três séculos e meio, o Atlântico foi um grande cemitério de escravos.” (GOMES, 2019, p. 47)

Os mancipios africanos que aportaram em terras maranhenses foram empregados nos mais diversos tipos de ocupações laborais, sendo a maioria desse contingente usados como mão de obra nas fazendas maranhenses escravos de campo ou escravos de eito, outros escravizados serviram como fonte de renda para os seus senhores em serviços de ganho ou de aluguel e eram usados como o transporte de cargas, pedreiros, vendedores de rua, lavagem de roupas, músicos, sapateiros, marinheiros, etc. Estes cativos entregavam o jornal devido aos seus senhores ficando com uma pequena quantia, parte desse capital formava uma poupança que financiava a compra de alforrias. No Maranhão principalmente a partir dos oitocentos, vamos encontrar escravizados de ganho ou de aluguel em São Luís e nas principais vilas da Capitania maranhense. A liberdade era um desejo constante no coração dos escravizados, livrar-se do cativeiro era o principal objetivo dos cativos que poderia, como demonstramos em nossa pesquisa, ser alcançado pelas vias legais com a aquisição da alforria comprada ou cedida pelo senhor. Outra maneira de conseguir a liberdade era por meio das fugas, esta forma

de libertação muitas vezes tinha que ser conseguida por meio da violência pois os escravizados fujões eram perseguidos e quando capturados eram encarcerados, torturados ou mortos.

A resistência dos cativos africanos contra o comércio negreiro ocorreu desde sua captura em terras africanas, nos porões dos tumbeiros durante a travessia do atlântico, assim como no novo continente onde eram desembarcados. Os mancipios, logo após sua compra, eram submetidos a torturas físicas e psicológicas pelo seu senhor, isto ocorria para que os escravizados entendessem seu estado de cativo, assim, eram destituídos de sua humanidade e passavam a fazer parte da propriedade do senhor igualados aos animais doméstico e de carga. “A fase inicial da vida do escravo no Brasil e no restante da América era a mais difícil, repleta de provações.” (GOMES, 2019, p. 303). Este estado constante de desumanização dos mancipios negros, fomentava em seus corações o profundo anseio pela liberdade. Logo as fugas e sublevações tornaram-se uma prática constante de resistência e luta contra o sistema escravista por todas as Capitânicas portuguesas.

No Maranhão, assim como nas outras Capitânicas portuguesas, as insurreições de escravos fizeram parte do cotidiano com registros de fugas, levantes e ações violentas praticadas pelos cativos por toda a Capitania. “A tensão social era inerente a um sistema de trabalho compulsório e degradante.” (COSTA, 2018, p. 255). O principal símbolo do movimento de luta contra a escravidão em terras maranhenses foram os quilombos e mocambos, comunidades negras que se formaram a partir da união de escravizados fugidos, forros e livres além da participação de indígenas. Estas comunidades negras tornaram-se as principais fortificações e refúgios espalhados por todo o território maranhense. Estes espaços comunitários mantiveram, mesmo sofrendo ataques sistemáticos por parte do governo da Capitania os quilombolas formaram forte ameaça insurgentes, invadindo fazendas promovendo fugas em massa de escravizados, assim, a luta contra a escravidão e por liberdade nascida em terras africanas sobreviveu, as mortes nos tumbeiros e as torturas físicas e psicológicas impostas pelos senhores escravagistas, e se enraizou nas Américas fomentando as lutas antiescravista e a conquista da liberdade dos povos africanos na diáspora.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM, Humberto. **“A carne mais barata do mercado é a carne negra”**: comércio e fuga de escravos músicos nas primeiras décadas do Brasil oitocentista (1808-1830). OPUS, v.23, n.2, ago. 2017, p. 89-115.

ASSUNÇÃO, Mathias Röhrig. **Cultura popular e sociedade regional no Maranhão do século XIX**. In: Revista de Políticas Públicas, v. 3, n. 1 2, p. 29-65, jan. dez. 1999.

ASSUNÇÃO, Matthias R. **Quilombos Maranhenses**. In: Liberdade por um Fio. REIS, João

ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. **Quilombos Maranhenses**. IN: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

BARROSO JUNIOR, Reinaldo Santos. **Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA.

BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal. Conselho Editorial, 2002.

CAMPELO, André Barreto. **Manual Jurídico da escravidão: Império do Brasil**. 1 ed. Jundiaí, SP: Paço, 2018)

CARNEIRO, Edison. **Singularidade dos Quilombos**. In: MOURA, Clóvis (org). Os Quilombos na dinâmica social do Brasil. EDUFAL, 2001.

CARREIRA, Antônio. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII)**. São Paulo/Brasília: Companhia Editora Nacional/ INL, 1988, 2 vols.

CHAMBOULEYRON, Rafael. **Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)**. Rev. Bras. Hist., São Paulo, v. 26, n. 52, p. 79-114, dez.2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010201882006000200005&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 02 abril. 2020. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882006000200005>.

CHIAVENATO, Júlio José. **O negro no Brasil - das senzalas à Guerra do Paraguai**. São Paulo, Editora Brasiliense. 1980.

COSTA, Yuri. **Sociedade e escravidão no Maranhão do século XIX**. REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA & CIÊNCIAS SOCIAIS, v. 10, nº 20, p. 241-263, 2018

FERREIRA, C. V. S. **Suicídios de negros escravizados no Maranhão: experiências históricas em perspectivas (1840-1888)**. Revista Historiador, v. 1, p. 68-89, 2018. Disponível em: <https://revistahistoriador.com.br/index.php/principal/article/view/191>. Acesso em: 05 out. 2020.

FIABANI, Adelmir. **Mato, palhoça e pilão: o quilombo, da escravidão às comunidades remanescentes (1532-2004)**. 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

FLORENTINO, Manolo; AMANTINO, Marcia. **Fugas, quilombos e fujões nas Américas (séculos XVI-XIX)**. Anál. Social, Lisboa, n. 203, p. 236-267, abr. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S000325732012000200001&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 05 out. 2020.

GOLDSCHMIDT, Eliana Rea. **A carta de alforria na conquista da liberdade**. Ide (São Paulo), São Paulo, v. 33, n. 50, p. 114-125, jul. 2010. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010131062010000100013&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 05 out. 2020.

GOMES, Danilo Frazão. **Burlar a lei e zombar da ordem: estratégias de resistência do sujeito escravizado em São Luís, década de 1870**. Monografia (Curso de História Licenciatura), Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

GOMES, Flávio. **PALMARES: escravidão e liberdade no Atlântico Sul**. São Paulo: Contexto, 2005.

GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**. vol 1. 1. ed. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019.

GRINBERG, Keila. **A poupança: alternativas para a compra da alforria no Brasil (2.^a metade do século XIX)**. Revista de Indias, v. 71, p. 137-158, 2011. Disponível em: <<https://www.geledes.org.br/wp-content/uploads/2014/05/Poupanca-alternativas-para-compra-da-alforria-no-brasil.pdf> > Acesso em:05out.2020.

JACINTO, Cristiane Pinheiro dos Santos. **Fazendeiros, negociantes e escravos: dinâmica e funcionamento do tráfico interprovincial de escravos no Maranhão (1846-1885)**. In: GALVES, Marcelo Cherche; COSTA, Yuri (orgs). O Maranhão Oitocentista. Imperatriz: Ética / São Luís: UEMA; 2009.

LARA, Silvia Hunold. **Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa**. in: ANDRÉS-GALLEGO, Jose (Coord). Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000 (CD-Rom). Disponível em: <http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd> Acesso em: 01/08/2020

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

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. **A escravidão no Brasil: ensaio historico-jurídico-social**. Parte 3 - Africanos. Rio de Janeiro. Typographia Nacional.1867.

MARANHÃO, Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Repertório de Documentos para a História da Escravidão no Maranhão 1754 – 1840**. São Luís: SECMA, 2012.

MARANHÃO. Arquivo Público do Estado. **Repertório de documentos para a História indígena no Maranhão**. São Luís, SECMA, 1997.

MARANHÃO. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. **Retratos do Maranhão Colonial: correspondência de Joaquim de Mello e Póvoas, governador e capitão-geral do Maranhão, 1771-1778**. São Luis. SECMA. 2009.

MATOS, Frederik Luiz de. **O comércio das "drogas do sertão" sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Ser escravo no Brasil: séculos XVI-XIX**. São Paulo: Vozes, 2017. E-Book. ISBN 978-85-326-5634-6.

MEIRELES, M. C. **As conexões do Maranhão com a África no tráfico atlântico de escravos**. Outros Tempos (Online), v. 6, p. 130-144, 2009.

MOTA, A. da S., & da Cunha, M. F. (2017). **No âmago da africanização: pessoas negras e de cor nos mapas populacionais do Maranhão colonial (1798-1821)**. Revista Brasileira De Estudos De População, 34(3), 465-484. <https://doi.org/10.20947/S0102-3098a0025>. Acesso em 15/05/2020.

MOURA, Clóvis, **Dicionário da escravidão negra no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

MPT aponta que o Maranhão continua sendo o maior fornecedor de mão de obra escrava do Brasil. G1 Maranhão, São Luís, 30/07/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/07/30/mpt-aponta-que-o-maranhao-continua-sendo-o-maior-fornecedor-de-mao-de-obra-escrava-do-brasil.ghtml>>. Acesso em: 31/07/2020.

MUNIZ, Pollyanna Gouveia Mendonça. **Réus de Batina: Justiça Eclesiástica e Clero Secular no Bispado do Maranhão Colonial**. 1. Ed.. São Paulo: Alameda, 2017.

NASCIMENTO, Abdias do. **O genocídio do negro brasileiro: processo de um racismo mascarado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

NASCIMENTO, Abdias do. **O Quilombismo: documentos de uma militância panafricanista**. Rio de Janeiro: Vozes, 1980.

NEVES, Raphael. **Experiências capturadas: em torno da escravidão urbana, imprensa e fugas escravas no Rio de Janeiro, 1809-1821**. Rio de Janeiro, 2012. Dissertação de mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Curso de Pós-Graduação em História. Disponível em: <https://www.bn.gov.br/sites/default/files/documentos/producao/pesquisa/experiencias-capturadas-fuga-escravos-rio-janeiro//raphael_neves.pdf>. Acesso em: 05 out 2020.

O Conciliador do Maranhão. São Luís: 1821 - 1823

O GOVERNO DOS OUTROS. Imaginários políticos no Império português. Disponível em: <http://www.governodosoutros.ics.ul.pt/?menu=consulta&id_partes=112&id_normas=36288&acao=ver> Acesso em: 15/07/2020)

OLIVEIRA, Vinícius Pereira. **Escravos, marinheiros, embarcações e pescadores negros no mundo atlântico de Rio Grande/ RS (século XIX)**. Comunicação apresentada no IV Encontro “Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional”, Curitiba, 2009.

PAULA, R. Z. A. de; HOLANDA, F. M. de. **Padrão de acumulação e dinâmica da economia maranhense na década dos 2000**. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada, Juiz de Fora, v. 6, n. 10, p. 48-76, jan./jun. 2011.

PELEGRINO, A. C. ; **O tráfico de escravos indígenas no Estado do Maranhão: uma análise quantitativa (1689-1701)**. In: XVI Encontro Regional de História ANPUH-RJ: Saberes e Práticas Científicas, 2014, Rio de Janeiro. Anais do XVI Encontro Regional de História da ANPUH-RJ: Saberes e Práticas Científicas, 2014. v. I.

PEREIRA, Josenildo de Jesus. **A Fronteira do Cárcere e do Paraíso: um estudo sobre as práticas de resistência escrava no Maranhão oitocentista**. 2001. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Católica de São Paulo - USP, São Paulo. 2001.

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

RIBEIRO, Alexandre Vieira. **“Perdas em trânsito”: mortalidade escrava na travessia Atlântica**. In: XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH. Anais. São Paulo, julho 2011. Disponível em: <https://anpuh.org.br/uploads/anaisimpovios/pdf/2019/01/1548855461_964a59bc1f9f43fbd83d5eae19bacd10.pdf>. Acesso em: 02 abril 2020.

RIBEIRO. Natália Davina Fonseca. **O Cotidiano de escravos na cidade de São Luís do Maranhão (Século XIX)**. Monografia (Curso de História Bacharelado), Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2008.

ROLIM FILHO, C. **Formação econômica do Maranhão: De Capitania próspera a Estado mais pobre da Federação. O que deu tão errado?.** 2016. Dissertação (Mestrado em

Economia do Setor Público) – Programa de Pós Graduação em Economia do Setor Público, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

SANTOS NETO, Manoel. **O negro no Maranhão: a trajetória da escravidão, a luta por justiça e por liberdade e a construção da cidadania.** São Luís/MA: Clara; Guarice, 2004.

SANTOS, Adriana Monteiro. **O Cotidiano da resistência escrava: São Luís do Maranhão (1830).** Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015.

SANTOS, Maria Januária Vilela. **A Balaiada e a insurreição de escravos no Maranhão.** São Paulo, Ática, 1983.

SANTOS, Nila Michele Bastos. **Escravidão, Gênero e Afetividade no Maranhão Setecentista.** In: XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH, 2015, Florianópolis - SC. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/201901/1548945018_090c5d87980f2d24256fbec78061d7c7.pdf. > Acesso em: 05 out. 2020

SANTOS, Ynaê Lopes dos. **História da África e do Brasil afrodescendente.** 1 ed. Rio de Janeiro. Palhas, 2017.

SILVA JR, Carlos. **Mapeando o tráfico transatlântico de escravos.** Afro-Ásia, Salvador, n. 45, p.179-184, 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S000205912012000100008&lng=pt&nrm=iso>. Acessos em 28 set. 2020. <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912012000100008>.

SILVA, Eduardo. **Fugas, revoltas e quilombos: os limites da negociação.** In: REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista.* São Paulo, Companhia das Letras, 1989, p.62-78.

SILVA, Esmênia Miranda Ferreira da. **Os Manuais de Urbanidade em uma Cidade de Pianos e Grilhões: Os Códigos de Posturas Municipais na São Luís Oitocentista.** ANPUH – BRASIL. 30º Simpósio Nacional de História, Recife 2019.

SILVA, Iraneide Soares da. **Como os trabalhadores Negros do Maranhão Aparecem no Jornal Publicador Maranhense nos Anos de 1840?.** XXIX Simpósio Nacional de História. 2017: Brasília, DF.

SILVA, Maria Celeste Gomes da. **Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII.** In: IV Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009, Curitiba,

SILVA, Maria Celeste Gomes. **Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial,1755-1800.** Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2010.

SILVA, Valdélío Santos. **Rio das Rãs à Luz da Noção de Quilombo**. Revista Afro-Ásia, n.º. 23. Salvador, EDUFBA, pp. 267-295, 2000 Disponível na internet <<https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/20987/13588>>. Acesso em: 16 nov 2020.

VARGA, István van Deursen. **A Cabeça Branca da Hidra, e Seus Pântanos: Subsídios Para Novas Pesquisas Sobre Comunidades Indígenas, Quilombolas e Camponesas na Amazônia Maranhense**. Rev. Hist. (São Paulo), São Paulo, n. 178, a07217, 2019. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003483092019000100300&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 15 nov. 2020.

VIEIRA, Cleber Santos. **Imprensa e resistência negra em Clóvis Moura: de documento histórico a grupo específico de autodefesa (1959-1983)**. Patrimônio e Memória (UNESP) , v. 14, p. 365-386, 2018.

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

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1975 [1944].

YSRAYL, Malachiyah Ben. **Os macuas e a revolta no navio negreiro na Bahia**. Disponível em:< <https://www.geledes.org.br/os-macuas-e-revolta-navio-negreiro-na-bahia/> >. Acesso em: 29 set. 2020.