

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE HISTÓRIA

LORRANE COSTA RIBEIRO

**Traficantes de escravizados no Maranhão (1811-1828): negócios, política e as guerras de
Independência**

São Luís

2024

LORRANE COSTA RIBEIRO

**Traficantes de escravizados no Maranhão (1811-1828): negócios, política e as guerras de
Independência**

Monografia apresentada ao Curso de História
da Universidade Estadual do Maranhão para o
grau de licenciatura em História.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Cheche Galves

São Luís

2024

Ribeiro, Lorrane Costa.

Traficantes de escravizados no Maranhão (1811-1828) : negócios, política e as guerras de Independência / Lorrane Costa Ribeiro. – São Luís, 2024.

85 f.; il.

Monografia (Graduação) – Curso de História. Universidade Estadual do Maranhão, 2024.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Cheche Galves.

LORRANE COSTA RIBEIRO

Traficantes de escravizados no Maranhão (1811-1828): negócios, política e as guerras de Independência

Monografia apresentada ao Curso de História da Universidade Estadual do Maranhão para o grau de licenciatura em História.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Cheche Galves

Aprovada em: 01/04/2024

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcelo Cheche Galves (Orientador)

Universidade Estadual do Maranhão

Profa. Dra. Raissa Gabrielle Vieira Cirino

Universidade Estadual do Maranhão

Prof. Dr. Roni César Andrade de Araújo

Universidade Federal do Maranhão

Agradecimentos

Ao Deus cujos olhos me atraíram desde o primeiro encontro e continuam a me fascinar dia após dia: obrigada pelo privilégio de viver o relacionamento mais puro e seguro do mundo, por tua presença sempre constante e fiel, pelo som das tuas risadas que enchem os dias cinzentos de alegria e paz, por seu amor que é melhor do que a vida... Sempre te amarei.

Pai e mãe, obrigada por não medirem esforços para financiar minha educação desde o princípio, por cada sacrifício e renúncia, pela abdicação da dádiva de “estar perto”. Obrigada por acreditarem em meu potencial muito mais do que eu mesma; espero um dia poder retribuir por tudo, amo vocês.

Luís Eduardo, meu irmãozinho, que já não é tão “inho” assim. Minha vida seria tão chata e sem graça sem você. Obrigada por aturar os episódios “malucos” de dança e canto que sempre acompanham meu processo de escrita (risos), por poder ser eu mesma – sem medo – quando estou contigo. Te amo muito.

Aos amigos que conquistei ao longo desses anos de curso: vocês tornaram essa jornada leve e divertida, sou grata por cada momento compartilhado. Quero agradecer especialmente aos amigos da “Quinta Série”, por cada encontro, gargalhadas e brigas, pelas conversas bobas jogadas fora e pelos papos mais profundos e sérios. A Simone, Leina e Nayra, obrigada por estarem presentes nos bons e maus momentos, pelo apoio prestado em cada etapa, pela amizade sincera que levarei para vida, sou profundamente feliz por tê-las conhecido.

Àqueles que me acompanham desde a infância e com quem sei que sempre poderei contar: Carol e Gabriel, vocês são os melhores amigos que alguém poderia ter.

Durante a escrita dessa monografia, uma pessoa foi essencial para que a minha mente não entrasse em colapso: Julia, obrigada por me encorajar, por rir dos meus títulos e não permitir que eles fossem tão feios (risos), por ler e opinar sobre cada trecho que te enviei. Muito obrigada, amiga!

Agradeço com todo carinho ao professor Marcelo Cheche. Pela orientação nos três anos de iniciação científica, nessa monografia, nos trabalhos apresentados, artigos escritos e tanto mais. Obrigada por confiar em meu trabalho, pelas palavras de reconhecimento e incentivo que sempre me estimularam, pelo conhecimento passado e pela paciência e atenção dedicada. Se hoje ambiciono seguir nessa carreira, saiba que seu exemplo é uma das razões que me incentivaram.

*Se você dorme pouco por causa dos seus sonhos,
não há problema em descansar....
(Agust D – Snooze)*

Resumo

Esse trabalho se dedica ao estudo da participação dos homens de negócio da praça comercial de São Luís no tráfico negreiro durante as primeiras décadas do Oitocentos. Importa-me, sobretudo, apreender o monopólio desse comércio por parte dos negociantes portugueses do Maranhão e, a partir desses traficantes, o fluxo de entrada de escravizados na província, com enfoque no período entre 1811-1828. Apesar dos condicionantes estruturais caros ao mercado de cativos, das limitações impostas a esse ramo a partir do Tratado de 1815 e das refregas políticas que marcaram o pós-Independência no Maranhão, os traficantes aqui analisados conseguiram se manter ativos em um dos negócios mais arriscados do século XIX, integrando a praça comercial de São Luís aos circuitos mercantis transatlânticos. O objetivo é entender a atuação desses homens de negócio do Maranhão no tráfico negreiro, as alianças políticas e econômicas estabelecidas para tal fim e a posição ocupada pelos traficantes da praça comercial de São Luís na configuração do mercado de cativos.

Palavras-chave: Negociantes portugueses. Tráfico negreiro. Praça comercial de São Luís. Maranhão.

Abstract

This work is dedicated to the study of the involvement of businessmen from the commercial square of São Luís in the slave trade during the first decades of the nineteenth century. I am particularly interested in understanding the monopoly of this trade by Portuguese merchants from Maranhão and, based on these traffickers, the influx of enslaved people into the province, focusing on the period between 1811-1828. Despite the structural constraints inherent to the captive market, the limitations imposed on this sector from the Treaty of 1815, and the political disputes that marked the post-Independence period in Maranhão, the traffickers analyzed here managed to remain active in one of the riskiest businesses of the nineteenth century, integrating the commercial square of São Luís into transatlantic mercantile circuits. The aim is to understand the role of these businessmen from Maranhão in the slave trade, the political and economic alliances established for this purpose, and the position occupied by the traffickers of the commercial square of São Luís in the configuration of the captive market.

Keywords: Portuguese businessmen. Slave trade. Commercial square of São Luís. Maranhão.

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Importação de escravizados para o Maranhão entre os anos de 1800 e 183029

Tabela 2 - Importação de escravizados novos e ladinos para o Maranhão (1812-1820).....31

Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Entrada de embarcações no Maranhão (1812-1821).....	24
Gráfico 2 - Importação de escravizados para o Maranhão entre os anos de 1812 e 1821.....	26
Gráfico 3 - Movimentação portuária Maranhão-Portugal / Portugal-Maranhão	68

Sumário

Introdução	12
Capítulo 1. O alvorecer do Oitocentos na capitania do Maranhão	17
1.1. A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e a dinamização da economia maranhense	18
1.2. As primeiras décadas do Oitocentos: população escravizada e tráfico negreiro no Maranhão	23
1.3. Negociantes traficantes	33
Capítulo 2. Do constitucionalismo português à “adesão” à Independência: os traficantes de escravizados da praça comercial de São Luís.....	37
2.1. Debates políticos e “expectativas impressas” no Maranhão constitucional	39
2.2. Traficantes de escravizados da praça comercial de São Luís	44
2.3. Negócios, política e Independência	53
Capítulo 3. Pós-Independência no Maranhão: os negociantes “portugueses” no império brasileiro	63
3.1. Apresamentos, economia provincial e fluxo de escravizados no Maranhão pós-Independente	64
3.2. A reinserção dos negociantes “portugueses” no Maranhão pós-Independente e a festa de aclamação ao imperador, D. Pedro I	70
Considerações finais	76
Referências	79

Introdução

O interesse por essa temática nasceu nos anos de pesquisa de iniciação científica sob orientação do professor Marcelo Cheche Galves; enquanto cursava o terceiro período da graduação, o professor me apresentou ao projeto *Imprensa e propriedade: “portugueses” na província do Maranhão após a Independência*, financiado pelo CNPq. O projeto visava analisar as disputas correntes entre “brasileiros” e “portugueses” no Maranhão pós-Independente, com base na questão das propriedades pertencentes aos grupos identificados politicamente como “portugueses”, apreendida por meio da documentação formulada pela Comissão Mista Brasil-Portugal¹ e pelo debate impresso veiculado na província². Durante os dois anos em que trabalhei como bolsista PIBIC/CNPq no projeto, me chamou a atenção a atuação mercantil de alguns negociantes portugueses do Corpo de Comércio do Maranhão nas rotas comerciais transatlânticas, especialmente a participação destes no tráfico negreiro. Uma vez que as pesquisas indicavam a existência de estáveis mercadores de escravizados na praça comercial de São Luís e a conexão dessa praça com outras comunidades mercantes do Atlântico, pareceu-me por bem aprofundar essas discussões em um trabalho monográfico.

A inserção dos negociantes portugueses no Maranhão data da instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755. A empresa facultou a entrada regular de mão de obra africana escravizada na capitania e instituiu as bases para o estabelecimento desses homens de negócio em São Luís, conformando a origem do que, no início do século XIX, se tornaria a mais expressiva praça comercial do Maranhão. Com a extinção da Companhia, em 1778, mas conservado o contínuo crescimento das lavouras, a responsabilidade pela introdução dessa mão de obra passou aos negociantes portugueses. Nas primeiras décadas do Oitocentos, com a consolidação do poder econômico desse grupo, o controle do comércio negreiro foi totalmente monopolizado. Entre 1800 e 1823, a entrada de escravizados no Maranhão foi massiva, de modo que, às vésperas da Independência, a província foi a região da América portuguesa/Brasil com o maior contingente populacional negro.

¹ O *Tratado de Paz e Aliança entre Brasil e Portugal* que, dentre outros pontos, firmava o reconhecimento da Independência brasileira por parte da antiga metrópole, instituiu em seu artigo VIII a criação da Comissão Mista Brasil-Portugal, que ficaria responsável por julgar as reclamações de indivíduos prejudicados pelas guerras de Independência. Composta por membros do Brasil e de Portugal, a Comissão atuou na cidade do Rio de Janeiro entre 1827 e 1842.

² Recordo que, por decisão das Cortes portuguesas, em setembro/outubro de 1821, as então capitanias passaram a se denominar províncias. Nesse trabalho, utilizo ambos os termos, consoante o recorte temporal da discussão apresentada.

O comércio de escravizados era o fundamento que sustentava a economia portuguesa. Desde os primeiros decênios do século XVII, as áreas de conquista na América portuguesa lideravam os números de importação de cativos africanos (FRAGOSO; FERREIRA; KRAUSE, 2013), com destaque para os territórios do Brasil, cuja principal forma de manutenção dessa mão de obra não foi a reprodução endógena. No Maranhão, o periódico *O Conciliador* (1821-1823) alertava em 1821 sobre as possibilidades de uma insurreição negra e os perigos da elevada quantidade de escravizados na província, discurso retomado com a proximidade das tropas independentistas em 1823, em parte compostas por negros e indígenas; o temor tinha como parâmetro o que ocorrera em São Domingos no início do século XIX, e, quer utilizado como metáfora ou literalmente, apontava para abundância de escravizados em terras maranhenses, ali inseridos por meio do tráfico negreiro.

Apesar de as estatísticas populacionais e econômicas produzidas por contemporâneos indicarem o fato de a província ser uma das maiores consumidoras de mão de obra cativa da colônia, destinada, sobretudo, a produção agroexportadora, a historiografia maranhense pouco atentou para a atuação dos traficantes da praça comercial de São Luís. Na realidade, as produções historiográficas foram categóricas em classificar os negociantes dessa praça como comissários e/ou correspondentes dos grandes comerciantes de Portugal, sem que estes dispusessem de capital próprio para aventurarem-se no giro mercantil. Contudo, um olhar mais atento sobre os registros dos periódicos *O Conciliador* (1821-1823), *O Amigo do Homem* (1824-1827) e *A Bandurra* (1818) e do banco de dados do *Slave Voyages* nos permitiu perceber a intensidade do comércio negreiro desenvolvido por nomes importantes da praça de São Luís, como Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto, Caetano José Teixeira, José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior: com relações firmadas em diferentes portos do mundo atlântico, esses homens de negócio se mantiveram ativos em um dos ramos mais instáveis e arriscados do século XIX.

O objetivo desse trabalho é apreender a participação desses negociantes no tráfico de escravizados durante as primeiras décadas do Oitocentos. Espera-se, especialmente, entender: como os traficantes lidaram com as pressões inglesas pelo fim do tráfico, expressas, em um primeiro momento, nas disposições do Tratado de 1815 e da Convenção de 1817; as alianças políticas e mercantis firmadas em prol de seus negócios; as principais rotas comerciais por eles estabelecidas (com enfoque nos portos abastecedores); e a posição por eles ocupada em relação à estrutura do mercado negreiro. Ademais, interessa-me ainda compreender o posicionamento desses homens de negócio nos acontecimentos políticos que marcaram o Maranhão a partir de

1820: a “adesão³” ao constitucionalismo em abril de 1821, a “adesão” à Independência em julho de 1823 e o pós-Independência, partindo da concepção de que suas relações mercantis eram diretamente influenciadas pelos relacionamentos políticos por eles estabelecidos.

Para essa monografia, alguns autores fizeram-se fundamentais. Primeiramente, destaco a importância das pesquisas de mestrado e doutorado de Luísa Cutrim (2017; 2023) para pensar a praça comercial de São Luís e a trajetória mercantil dos negociantes que nela atuavam. Através de análises minuciosas, a autora realizou apontamentos basilares acerca das redes mercantis e familiares estabelecidas por esses homens de negócio na província e ao redor do Atlântico, os créditos e fortunas construídas e as relações políticas firmadas em meio as instabilidades que marcaram o Maranhão nos primeiros decênios do Oitocentos. Tais estudos tornam-se relevantes, sobretudo quando lembramos que a maioria das produções dedicadas à análise das praças comerciais do Brasil possui como foco a região do Rio de Janeiro e, para esse trabalho, forneceram amplo embasamento teórico.

Noutra via, ressalto a influência da pesquisa de doutorado de Marcelo Cheche Galves (2010) para refletir sobre as transformações vivenciadas pelo Maranhão no início do Oitocentos, imprescindíveis para as discussões aqui apresentadas. O autor levantou novas problemáticas sobre a Independência no Maranhão, temática até então fundamentada em interpretações que buscavam explicar o incômodo “atraso” da “adesão” do território ao império brasileiro e que enxergavam a existência de um sentimento nacional desde os primeiros anos da colonização. Dentre os pontos por ele tratado, interessa-me, sobretudo, as discussões a respeito da política provincial – do constitucionalismo português à Independência e as tensões que marcaram o Maranhão nos anos seguintes – e os posicionamentos expressos pelos negociantes da praça comercial de São Luís na imprensa nascente.

Ademais, ressalto ainda a relevância dos trabalhos de João Fragoso (1998) e Manolo Florentino (1997) para a compreensão das dinâmicas que estruturavam o mercado negreiro e o envolvimento, em menor ou maior escala, dos negociantes nesse ramo. Dentre as análises das praças mercantis da América portuguesa, seus estudos mantêm-se como referências; dos autores utilizo, especialmente, as discussões a respeito das variações conjunturais e de lucratividade que caracterizavam esse mercado, os riscos a ele inerentes e as possibilidades de lucro, bem como de aquisição de status social por parte de seus negociantes.

³ A palavra “adesão”, entre aspas, é uma referência ao termo frequentemente utilizado nos documentos que firmaram a incorporação das capitanias aos ditames da Revolução Liberal de 1820 e, posteriormente, nos autos das câmaras que declararam sua união ao Império.

Essa monografia pretende contribuir para os debates acerca do envolvimento dos negociantes portugueses da praça comercial de São Luís no tráfico negreiro. Como metodologia, prioriza a leitura de referências bibliográficas caras à temática tratada – iniciadas nos anos de pesquisa de iniciação científica e agora, aqui, ampliadas. Para as estimativas da introdução da mão de obra africana escravizada no Maranhão no início do Oitocentos e os debates acerca do direito à propriedade escrava, utiliza os relatos de autores contemporâneos como Raimundo José de Souza Gaioso, Antônio Garcia de Abranches, Antônio Bernardino Pereira do Lago, Izidoro Rodrigues Pereira e Manoel Paixão dos Santos Zacheo, em diálogo com os números do banco de dados do projeto *Tráfico de Escravos Transatlântico*, disponível no site *Slave Voyages*⁴. No banco de dados e nos periódicos *O Conciliador* (1821-1823), *O Amigo do Homem* (1824-1827) e *A Bandurra* (1818) foi realizado ainda um levantamento sobre as viagens negreiras empreendidas por Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto, Caetano José Teixeira, José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior (nomes que mais se destacavam entre as informações encontradas) entre os anos de 1811 e 1828 – período em que se circunscrevem as viagens realizadas.

O primeiro capítulo visa, assim, apreender a inserção dos negociantes portugueses no Maranhão a partir da instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755 e como as transformações vivenciadas pela capitania desde meados do Setecentos propiciaram a massiva importação de negros africanos nas primeiras décadas do século XIX. Para tanto, aborda em um primeiro momento o papel da empresa e suas influências no crescimento e dinamização da economia maranhense para, em seguida, discorrer sobre a entrada do elevado fluxo de escravizados no Maranhão a partir do início do Oitocentos, tomando como base o banco de dados do *Slave Voyages* e os relatos de autores contemporâneos. Por último, discute sobre o papel ocupado pelo negociante traficante, os condicionantes estruturais desse mercado e os riscos que o tornavam um dos negócios mais arriscado do século XIX.

No segundo capítulo, a ideia é perceber como a questão da escravidão (comércio e propriedade) se fez presente nos debates impressos suscitados na província a partir da “adesão” ao constitucionalismo português em 1821 e como os interesses mercantis dos negociantes da praça comercial de São Luís influenciaram seus posicionamentos políticos diante do projeto de Independência do Rio de Janeiro. Também analisa a participação de Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e Caetano José Teixeira no tráfico de escravizados, de modo a questionar

⁴ O banco de dados apresenta informações sobre o tráfico de sujeitos escravizados na dinâmica transatlântica, fundamentadas em dados provenientes de arquivos e bibliotecas referentes à esfera do Atlântico. Compreende os anos de 1514 a 1866 e contém cerca de 35.000 registros de expedições negreiras.

perspectivas historicamente consolidadas. As expectativas despertadas pelo liberalismo no Maranhão, com foco nos aspectos de cunho econômico a envolver a escravidão, publicizadas a partir da liberdade de imprensa, são os temas tratados na primeira parte desse capítulo. Na segunda parte, a análise recai sobre os registros encontrados entre os anos de 1811 e 1823 referentes à atuação mercantil dos traficantes acima mencionados, no banco de dados do *Slave Voyages* e nas páginas do periódico *O Conciliador* (1821-1823). Por fim, discorre sobre as razões que fundamentaram a resistência da província ao separatismo político empreendido pelo Centro-Sul e o interesse dos homens de negócio do Maranhão pela manutenção dos laços com a metrópole.

O último capítulo dessa monografia discute como os reveses sofridos pelos negociantes portugueses do Maranhão no pós-Independência geraram prejuízos à própria economia provincial, questão que também se aplica à compreensão das alterações vivenciadas pelo tráfico negreiro realizado na província na nova ordem política. Outrossim, explora a conjuntura de reintegração dos “portugueses” à vida pública provincial a partir de 1825. Para tanto, discorre em um primeiro momento sobre a política de apresamentos instituída pelo almirante Cochrane desde sua chegada ao Maranhão em 1823 e as consequências desse ato para a economia maranhense; para refletir sobre o tráfico de escravizados no pós-Independência, baseia-se novamente nas estatísticas do *Slave Voyages*. As influências do Tratado de Reconhecimento da Independência e da presidência de Pedro José da Costa Barros (1825-1828) sobre o retorno e reintegração dos “portugueses” aos antigos cargos públicos e ao controle das atividades econômicas provinciais são os temas abordados na última parte desse capítulo – aqui, por meio da análise dos negócios estabelecidos por José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior, informações levantadas junto as páginas dos jornais *O Amigo do Homem* (1824-1827) e *A Bandurra* (1828), trata, de forma mais breve, sobre o tráfico negreiro desenvolvido por esses homens de negócio.

Capítulo 1. O alvorecer do Oitocentos na capitania do Maranhão

A criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em meados do século XVIII certamente instituiu mudanças profundas na dinâmica política e socioeconômica da capitania do Maranhão. Em que pese discutirmos o papel da empresa com ressalvas, evitando perspectivas que a concebem como um ponto de virada na história maranhense, as mudanças vivenciadas pela capitania a partir da instalação da Companhia são indiscutíveis. É nesse cenário que os negociantes portugueses começam a se estabelecer no Maranhão pela primeira vez, especialmente na cidade de São Luís, conformando a gênese do que no início do século XIX se tornaria a mais expressiva praça comercial maranhense.

A Companhia de Comércio tornou regular a entrada de mão de obra africana escravizada na capitania, destinada sobretudo às lavouras de algodão e arroz, culturas que, naquele momento, propiciaram ao Maranhão relativo destaque no mercado agroexportador. Com a extinção da empresa em 1778, mas conservado o contínuo crescimento das lavouras, a responsabilidade pela inserção dessa mão de obra passou aos negociantes, comércio que logo foi monopolizado, como observado pelo comerciante Garcia de Abranches (1822). Nos dois primeiros decênios do Oitocentos, a entrada de escravizados no Maranhão foi massiva, reflexo direto da alta demanda da produção agrícola; quando comparada a outras regiões da colônia, a capitania foi uma das maiores consumidoras dessa mão de obra. Um olhar sobre as estatísticas populacionais da capitania produzidas nesse período nos permite observar essa realidade: no Maranhão, a população negra escravizada correspondia a mais da metade dos habitantes, sendo superior, portanto, à quantidade de brancos (LAGO, 2001).

Contudo, a partir de 1815, o mercado negreiro passou a sofrer restrições significativas. O Tratado de 1815, firmado entre Inglaterra e Portugal no Congresso de Viena, e a posterior regulamentação na Convenção de 1817, estabeleceram a proibição do tráfico negreiro em portos africanos ao norte da linha do Equador (RODRIGUES, 2000), de onde provinham a maior parte dos escravizados da capitania (MEIRELES, 2006; BARROSO, 2009). Entretanto, assim como em outras regiões do Brasil, o comércio de escravizados continuou operando no Maranhão, ainda que na ilegalidade. Nesse contexto, cresceram as medidas alternativas para o prosseguimento da comercialização negreira e os meios de burlar a fiscalização oficial.

Poucos eram os homens de negócio que, diante dos condicionantes estruturais do mercado de cativos, tinham condições de se manter no ramo por longos períodos. Marcado pelas constantes flutuações conjunturais e de lucratividade, o comércio negreiro tendia a

reforçar o caráter especulador de seus negociantes. Apenas uma pequena parcela de mercadores possuía o capital necessário para se envolver ativamente em um mercado cujos ritmos eram tão violentos; aqueles que o fizeram, controlavam os setores-chave da economia, compondo um pequeno grupo de traficantes que, desse modo, ocupavam o topo da hierarquia mercantil da sociedade colonial (FLORENTINO, 1997; FRAGOSO, 1998).

Esse capítulo objetiva apreender a inserção dos negociantes portugueses na capitania do Maranhão a partir da criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, e a importação massiva de negros escravizados nas primeiras décadas do século XIX, expressão direta das transformações vivenciadas pela capitania desde meados do Setecentos. Para tanto, abordo em um primeiro momento o papel da empresa na dinamização da economia maranhense e as consequências de sua criação para a capitania. Em seguida, com base nas estatísticas do banco de dados do *Slave Voyages* e nos relatos de autores contemporâneos, discorro sobre a entrada de um elevado fluxo de mão de obra escravizada no Maranhão a partir do início do Oitocentos, evidenciado pelos registros populacionais e de importação. Por último, discuto sobre a posição do negociante que se envolvia no tráfico negreiro, os condicionantes estruturais desse mercado e as dificuldades que tornavam este um dos ramos mais arriscados do século XIX.

1.1. A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e a dinamização da economia maranhense

Instituída em junho de 1755, a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão foi a responsável por inserir o Maranhão na lógica agroexportadora da América portuguesa. Por meio da introdução da mão de obra africana escravizada, a Companhia promoveu a comercialização dos gêneros produzidos na região, sobretudo com destino ao mercado europeu.

A medida fez parte das mudanças estabelecidas por Sebastião de Carvalho e Melo (futuro marquês de Pombal) durante o reinado de D. José (1750-1777), comumente conhecidas como “reformas pombalinas”. A criação da Companhia esteve diretamente ligada à situação vivenciada pelas terras do norte da colônia, marcadas pelo distanciamento do centro administrativo situado na metrópole. Com a Companhia, as condições para a cultura do algodão e do arroz foram estabelecidas, auxiliando o fortalecimento dos proprietários rurais maranhenses. Entretanto, conforme Manuel Dias, a Coroa portuguesa era “economicamente pobre para chamar a si semelhante encargo” (DIAS, 1966, p. 359), passando o monopólio de tal investimento aos agentes comerciais portugueses. É nesse momento que a inserção desses

homens de negócio no Maranhão começa a ocorrer⁵. No início do século XIX, essas eram as principais plantations da capitania, carro-chefe do seu mercado exportador (CUTRIM, 2023).

De modo geral, a historiografia brasileira consolidou uma visão da Companhia de Comércio como um elemento “divisor de águas” para a economia maranhense. O estado de pobreza e penúria da capitania, anterior ao estabelecimento da empresa, é afirmado por trabalhos de referência, como o de Jerônimo de Viveiros: ao tecer comentários sobre a atuação da Companhia em sua *História do Comércio do Maranhão*, o autor declara que esta “criou e desenvolveu as fontes da economia maranhense”, devendo-lhe o “Maranhão o surto de progresso que desfrutou nos últimos quarenta anos do período colonial” (VIVEIROS, 1954, p. 74).

Contemporâneos também pontuaram o papel basilar da empresa. Segundo Raimundo Gaios⁶ (1970), em meados do Setecentos a situação econômica da capitania era delicada, com produções insignificantes e pouco, ou nenhum, comércio. As exportações maranhenses resumiam-se ao envio de “rolos de pano para os centros da capitania, e das outras de minas gerais” (GAIOSO, 1970, p. 169), com apenas um navio saindo de Lisboa em direção ao Maranhão a cada ano, que nesse porto “mal se carregava de gêneros miúdos da terra” (ABRANCHES, 1822, p. 6). Ao refletir sobre a criação da Companhia, Garcia de Abranches⁷ entende que seu estabelecimento foi “a aurora da prodigiosa opulência e engrandecimento” (ABRANCHES, 1822, p. 6) do Maranhão.

Contudo, Marinelma Meireles (2006) chama a atenção para os riscos dessa perspectiva orientadora. Consoante a autora, a região que compreendia o Grão-Pará e Maranhão não era necessariamente pobre, no entanto, fatores como o escasso incentivo metropolitano, a baixa oferta de mão de obra – em virtude da proibição da escravização indígena – e o monopólio jesuíta sobre a extração das drogas do sertão cooperaram para o que a historiografia classificou como conjuntura de penúria. Tal perspectiva, que toma a instalação da Companhia de Comércio

⁵ Diego Martins (2019) pontua que no início do Setecentos já existia no Maranhão a atuação de um pequeno grupo de negociantes. No entanto, frente a instalação da Companhia de Comércio, estes foram gradualmente dissipados, fator que abriu espaço para a introdução de novos agentes comerciais.

⁶ Filho de português, Raimundo José de Sousa Gaios nasceu em Buenos Aires no ano de 1747 e faleceu na ribeira do Itapecuru, em 1813, mesmo ano da publicação de seu *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. Em vida, foi um importante lavrador e proprietário maranhense, ocupações que influenciaram diretamente a sua escrita (CUTRIM, 2017).

⁷ Nascido em janeiro de 1769 na cidade de Seia, Portugal, João Antonio Garcia de Abranches ocupou importante posição nos debates políticos traçados no Maranhão durante o período do pós-Independência. Em fins do Setecentos, radicou-se na capitania, onde desenvolveu atividades de cunho comercial. Em 1822, estreou na cena pública com o *Espelho Crítico da província do Maranhão*, folheto que não obteve grandes repercussões nessa terra. Entre 1825 e 1830, Abranches aventurou-se na imprensa, tornando-se o redator do *Censor*, periódico de caráter “português” e opositor ao governo provincial (GALVES, 2010; 2022).

como ponto de virada para a economia maranhense, não considera os aspectos relevantes de uma capitania em processo de gestação, tais como o mercado e a movimentação endógena e o poderio das famílias locais, tópicos observados por Antonia Mota (2004), para quem a pobreza anterior a 1755 era relativamente cabível.

A “limitação da vida econômica”, característica que marca as análises relativas à primeira fase⁸ da colonização maranhense, também é contestada por Regina Faria (2003). A autora “repensa” a veracidade da escassez da produção e exportação agrícola na capitania, uma vez que as medidas do Senado da Câmara de São Luís permitem entrever que as relações comerciais com as regiões vizinhas e com Portugal eram mais fortes do que foi historicamente consolidado. Visto que somente os navios autorizados pela Coroa Portuguesa a realizar comércio com a colônia eram registrados nos Livros da Câmara, e a ação contrabandista dos corsários – alternativa de comercialização aos colonos – não era considerada, somente os registros oficiais não são suficientes para contemplar o todo da movimentação mercantil no/do Maranhão durante esse período.

Noutra frente, as pesquisas realizadas por Carlos Ximenes (2011) junto aos Livros da Câmara identificaram o total de seis navios carregados realizando anualmente a trajetória Porto - São Luís, antes do ano de 1676. Esses registros possibilitaram ainda ao autor a apreensão da movimentação econômica e social de São Luís naquele período, de modo a demonstrar a complexidade dessas esferas e a contestar o argumento de seu débil desenvolvimento econômico. Quando a Companhia de Comércio foi instituída, em 1755, alguns colonos compuseram o grupo de acionistas da empresa, indicativo de possíveis acumulações realizadas ainda durante a primeira fase. Assim, quando comparada a segunda fase, a *pobreza* do Maranhão parece inquestionável, contudo, é imprescindível salientar que ela “não foi absoluta e tão homogênea como está cristalizado na historiografia” (FARIA, 2003, p. 18).

A importância da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e as transformações vivenciadas pela capitania a partir do seu estabelecimento, porém, não podem ser negadas. Segundo Abranches (1822), a evolução econômica proporcionada pela empresa prosseguiu mesmo após a sua dissolução em 1778, momento marcado pela inserção de um novo sistema mercantil. Conforme Viveiros (1954), esse sistema foi caracterizado pela instalação de negociantes que, não desejando se arriscarem no jogo mercantil, limitaram-se aos papéis de

⁸ Consoante Regina Faria (2003), convencionou à historiografia regional e brasileira dividir a história da colonização do Maranhão em duas fases: a primeira, iniciada efetivamente em 1619, seria marcada pela grande pobreza; a segunda, inaugurada com a instalação da Companhia de Comércio, caracterizaria o começo do desenvolvimento da capitania e se estenderia até a Independência brasileira.

“simples comissários”, recebendo artigos e encaminhando os gêneros requeridos por seus comitentes em Portugal; nesse sentido, o autor declara que foram poucos aqueles que comercializaram por meio de capital próprio⁹ – afirmativa que será contestada ao longo desse trabalho.

O termo “negociante”, aqui utilizado, baseia-se no conceito cunhado por Théo Piñeiro (2003) para definir os proprietários de capital, com atividades mercantis diversificadas, voltadas principalmente para a importação, empréstimos e o tráfico negreiro. Negociante era o comerciante de grosso trato, que além de envolver-se com o mercado grossista dominava atividades outras, como o transporte de mercadorias a longa distância. Assim sendo, diferenciava-se dos retalhistas – comerciantes pouco prestigiados na sociedade lusa – possuindo mais importância econômica que esses últimos¹⁰ (CUNHA, 2014). Ao controlar setores-chave da economia, os homens de negócio alcançaram posições de privilégio no estrato social maranhense, com influência direta sobre as esferas mercantil e política; na capitania, suas atividades voltaram-se sobretudo para a exportação de algodão e arroz, a importação de manufaturados e o tráfico de escravizados (CUTRIM, 2023).

Com a extinção da Companhia, mas conservado o contínuo desenvolvimento da lavoura, a inserção da mão de obra africana escravizada¹¹ no Maranhão passou à responsabilidade dos homens de negócio dessa praça. Não obstante, ressalta-se que a escravidão negra já existia na capitania antes da instalação da empresa, o seu estabelecimento apenas consolidou a entrada regular dessa força de trabalho no Maranhão (MEIRELES, 2006).

De acordo com Abranches (1822), inicialmente o relacionamento entre os negociantes e os proprietários rurais locais fora vantajoso para ambas as partes, levando ao progresso da lavoura e a prosperidade do comércio, visto que os homens de negócio praticavam com os fazendeiros preços razoáveis, tanto na venda de escravizados como na compra dos gêneros produzidos pelos proprietários. Entretanto, ao observarem o constante crescimento da lavoura

⁹ Jerônimo de Viveiros (1954, p. 99) salienta que apenas “José Gonçalves da Silva, Meireles, Ferreira & Cia. e mais uns dois” comercializavam por conta própria. Consoante o autor, o restante dos negociantes – “o grosso da classe” – se contentava com o sistema de comissões, posto em prática a partir de navios consignados.

¹⁰ Vale lembrar que a diferenciação entre esses dois grupos só ocorreu após a criação da Junta de Comércio em 1755, durante o reinado de D. José, instituição responsável por supervisionar todas as questões relacionadas ao comércio no âmbito reinol. Tal distinção foi fortemente acentuada pelas reformas pombalinas que, por meio da Carta de Lei de 30 de agosto de 1770, tornaram a ocupação de negociante “proveitosa, necessária e nobre” (PEDREIRA, 1992, p. 416).

¹¹ Manuel Dias (1966) argumenta que um dos principais motivos para a existência da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão era a promoção da inserção da mão de obra africana escravizada nas localidades compreendidas pelo estado. A transformação do indígena em colono era um dos aspectos substanciais das reformas empreendidas por Pombal, projeto que só poderia ser levado adiante mediante a substituição da escravidão vermelha pela africana (PEREIRA, 2009).

e a incessante compra de escravizados por parte dos fazendeiros, os negociantes “fizeram deste comércio uma espécie de monopólio, e principiaram a levantar-lhe o preço com excesso indizível” (ABRANCHES, 1822, p. 13), momento em que as “monstruosas casas de comércio” começaram a se estabelecer.

O elevado preço da escravatura é um tema abordado pelos escritos de Gaios e Abranches. Embora não defina o período em que esse problema tenha iniciado, o *Espelho-crítico da província do Maranhão* o associa à alta demanda dos proprietários rurais por mão de obra escravizada. Esse cenário resultou em uma relação de forte dependência desses últimos com os negociantes, em que as contrações de dívidas eram frequentes; desse modo, enquanto os homens de negócio enriqueciam através dos excessos realizados nas transações comerciais, muitos lavradores começaram a entrar em estado de falência (ABRANCHES, 1822). Para Raimundo Gaios (1970), escrevendo em 1813, essa realidade teria gerado uma conjuntura de crescente rivalidade entre ambos os grupos, em que os fazendeiros estariam sempre sob o jugo de pesados endividamentos. Tal relação de subordinação era percebida pelos autores como uma das razões fundamentais para os “entraves da lavoura” do Maranhão. Todavia, salienta-se que talvez esse fosse o quadro vivido por apenas uma parcela dos proprietários; aqueles possuidores de melhores condições financeiras – bem como os envolvidos no comércio negreiro – decerto apresentaram outras respostas a essas circunstâncias (GALVES, 2022).

Vale lembrar que a alta demanda por mão de obra escravizada esteve inserida em um contexto mais amplo, caracterizado pela expansão da produção algodoeira e maior facilidade de créditos na praça de São Luís – parcialmente controlada pelos ingleses (GALVES, 2010). Em plena ascensão no início do Oitocentos, o sistema agroexportador demandou mais força de trabalho, entretanto, a euforia gerada pelos anos de crescimento logo colidiu com as pressões inglesas pelo fim do tráfico negreiro, intensificadas a partir de 1815. Nesse sentido, a situação de endividamento dos fazendeiros junto aos negociantes se agravou. Além do elevado preço da escravatura ter sido diretamente influenciado pelo aumento da demanda por escravizados e pelo monopólio exercido pelos homens de negócio sobre esse mercado desde o fim da Companhia de Comércio, acrescentou-se a essa equação as dificuldades geradas pelo Tratado de 1815¹² para o abastecimento negreiro no Maranhão (GALVES, 2019). Embora Gaios e Abranches reclamassem do preço da escravatura na capitania, Luísa Cutrim (2017) evidencia que essa não

¹² O segundo tópico desse capítulo intensificará as discussões acerca do Tratado de 1815 e suas consequências para o comércio negreiro no/do Maranhão.

era uma realidade exclusiva das terras maranhenses: a insatisfação com os altos preços dos escravizados também era uma queixa comum entre os senhores de engenhos baianos.

Como observado até aqui, a inserção da mão de obra escravizada fazia-se essencial à produção de itens agrícolas e sua posterior exportação ao mercado europeu. Ao atrelarem-se a esse comércio, os negociantes se inseriram cada vez mais no alto estrato social maranhense, alcançando posições de destaque ao longo do século XIX.

Em suma, a atividade mercantil da capitania concentrava-se na cidade de São Luís, onde eram realizadas as transações relacionadas ao mercado interno e externo. Foi nessa cidade que a maior parte dos homens de negócio da capitania se fixaram, formando a mais relevante praça comercial do Maranhão¹³ (CUTRIM, 2023). Sobre as praças comerciais, Cláudia Chaves declara:

As praças de comércio, como a própria designação sugere, eram espaços por excelência dedicados ao fazer mercantil, suas tratativas, atos comerciais e sua administração. A “praça” era o lugar de reconhecimento e de legitimação do ambiente dominado pelos homens de negócio, mercadores, comissários, corretores de seguros, entre outros (CHAVES, 2023, p. 253).

Os negociantes do Maranhão atuaram expressivamente na praça comercial de São Luís, sobretudo a partir do início do Oitocentos. A maioria integrou ativamente o Corpo de Comércio e Agricultura¹⁴ – agrupamento representativo desses homens de negócio –, formando a elite mercantil da capitania. Apreende-se, portanto, que a instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão forneceu os meios necessários para a entrada da capitania no cenário agroexportador da América portuguesa e, conseqüentemente, no mercado atlântico. Para a manutenção da importação e exportação maranhense, três bases faziam-se fundamentais: o comércio, a navegação e a mão de obra africana escravizada – fatores completamente dependentes da ação dos negociantes (CUTRIM, 2023).

1.2. As primeiras décadas do Oitocentos: população escravizada e tráfico negreiro no Maranhão

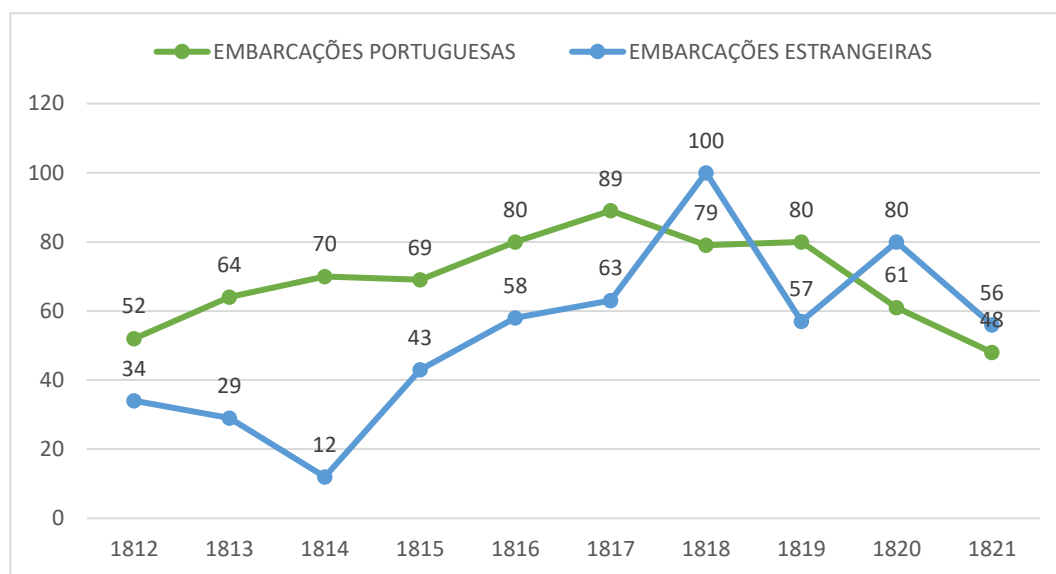
A nova conjuntura do Maranhão propiciou mudanças de cunho econômico e social que, a partir do início do século XIX, tornaram-se mais evidentes. O fluxo naval no porto de São

¹³ Além de São Luís, a capitania do Maranhão contava com vilas, povoados e cidades que compunham o seu território; tais localidades não concentravam grandes aglomerações populacionais e, conseqüentemente, desenvolviam pouca atividade relacionada ao comércio. Entretanto, Luisa Cutrim (2023) salienta que, não obstante, os negociantes da praça de São Luís também atuaram em vilas como Caxias e Itapecuru, locais favoráveis aos negócios devido à fertilidade do solo e a facilidade de navegação fluvial.

¹⁴ Maiores considerações sobre o Corpo de Comércio e Agricultura serão traçadas no decorrer do trabalho.

Luís, por exemplo, aumentou significativamente, com embarcações chegando de diferentes localidades, para além da metrópole portuguesa. Os dados apresentados por Antonio Bernardino Pereira do Lago¹⁵ na *Estatística Histórico-Geográfica da Província do Maranhão*, nos permitem observar a movimentação portuária entre os anos de 1812 e 1821:

Gráfico 1 - Entrada de embarcações no Maranhão (1812-1821)



Fonte: Antonio Bernardino Pereira do Lago (2001, p. 116-119).

Embora Lago (2001) não registre os números referentes aos primeiros anos do Oitocentos, é perceptível o crescimento do fluxo naval a partir do segundo decênio, com a quantidade de embarcações estrangeiras ultrapassando as portuguesas nos anos de 1818, 1820 e 1821. Quando essa realidade é comparada as informações apontadas por Gaioso (1970) e Abranches (1822), que calcularam a média de apenas um navio adentrando o porto de São Luís a cada ano no século XVIII, os dados acima tornam-se ainda mais relevantes.

A movimentação portuária do Maranhão expressa o desenvolvimento do sistema comercial que marcou a capitania na primeira metade do Oitocentos. Tal desenvolvimento esteve inserido em um novo contexto Atlântico, ordenado pela transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808, e pela assinatura dos Tratados de Comércio entre Portugal e

¹⁵ Graduado pela Academia Real da Fortificação, Artilharia e Desenho, Antonio Bernardino Pereira do Lago foi Tenente-coronel do Real Corpo de Engenheiros e, no Maranhão, “produziu roteiros, mapas, estatísticas e observações meteorológicas” (GALVES, 2010, p. 50). Dentre as suas obras, encontra-se a *Estatística Histórico-Geográfica...*, elaborada a pedido do governador da província, Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca, e publicada originalmente em 1822. Por essa razão, a obra possui um matiz laudatório ao governo provincial e ao constitucionalismo português.

Inglaterra, em 1810 (GALVES, 2010). O fortalecimento da capitania na dinâmica agroexportadora, consequentemente, aumentou o número de exportações dos seus principais produtos, a saber, o algodão e o arroz. Consoante Lago (2001), de 1812 a 1821 o valor total da exportação maranhense foi de 23.394:496\$596 réis¹⁶, dado que reforça a ideia defendida por Abranches (1822), segundo o qual mesmo com o fim da Companhia de Comércio, se manteve o progresso da lavoura e o fortalecimento do giro comercial da praça de São Luís.

Foi nessas primeiras décadas do século XIX que os negociantes portugueses se firmaram na região, formando uma praça comercial que atuou ativamente no mercado transatlântico (CUTRIM, 2023). Entretanto, esses homens de negócio tiveram que conviver com a presença de outros agentes de comércio. Uma vez que o algodão correspondia ao item de maior peso nas exportações com destino a Inglaterra, o estabelecimento de negociantes ingleses no Maranhão após a Abertura dos Portos, em 1808, não foi um fator inusitado (ASSUNÇÃO, 2000). Conforme Viveiros (1954), os ingleses começaram a chegar em 1811, assentando, já no ano seguinte, as suas firmas comerciais. Diante das vantagens que possuíam nas transações mercantis, não demorou para que essas figuras se destacassem na praça de São Luís¹⁷.

É comum observarmos na historiografia uma certa noção de “superioridade britânica” no que concerne ao comércio maranhense, ideia difundida principalmente por autores como Manoel Xavier e Matthias Assunção. Ao comentar a situação dos negociantes portugueses do Maranhão, Xavier (1956)¹⁸ declara que sofriam com a falta de crédito e liquidez no além-mar, conjuntura diferente da dos ingleses. Ainda conforme essa perspectiva, os homens de negócio do Maranhão não conseguiram resistir a concorrência britânica, visto que estavam acostumados ao monopólio comercial da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Desse modo, ao perderem parte do lucrativo comércio de importação e exportação, esses homens tiveram que reorientar suas atividades, passando a atuarem como prestamistas: enquanto os ingleses dominavam o transatlântico, os negociantes portugueses lidavam com os fazendeiros e as classes mais pobres, perpetuando a imagem do “comerciante avarento e mesquinho, que se enriquecia às custas do ‘povo’” (ASSUNÇÃO, 2000, p. 41).

Contudo, ao analisar a trajetória dos negociantes portugueses de São Luís, Luísa Cutrim (2023) conclui que a inserção dos ingleses na capitania não representou o enfraquecimento dos primeiros, e que a atuação comercial dos britânicos se deu concomitante à dos portugueses. A

¹⁶ O montante é resultado da soma dos valores das exportações realizadas a cada ano (1812-1820) pela capitania, apresentadas detalhadamente por Lago (2001, p. 112-113).

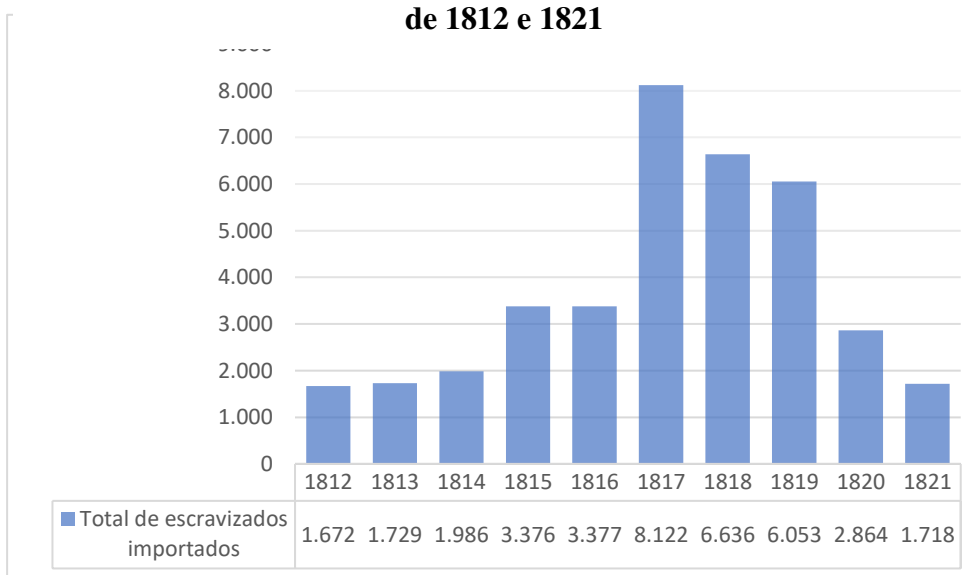
¹⁷ Além das tarifas preferenciais, os negociantes ingleses contavam com benefícios outros, tais como fretes baixos e prêmios de seguros mais baratos (ASSUNÇÃO, 2001).

¹⁸ Texto produzido em 1822.

autora elenca que as trocas entre ambos os grupos eram mais complexas do que uma simples relação de “superioridade/inferioridade”: as transações comerciais com a Inglaterra, por exemplo, também eram realizadas pelos portugueses, assim como foi comum a formação de sociedades mercantis entre as partes; posto que os negociantes portugueses firmaram laços matrimoniais com as famílias da capitania, nota-se ainda maior capilaridade desses últimos em relação ao alto estrato social maranhense.

O desenvolvimento do sistema mercantil do Maranhão também pode ser observado na crescente do número de importações¹⁹; segundo Garcia de Abranches (1822, p. 12), de 1812 a 1820 o rendimento da alfândega maranhense foi de 2.982:439\$604 réis. Embora parte desse número corresponda ao consumo de manufaturados, a grande maioria relacionava-se ao intenso fluxo de escravizados que desembarcou na capitania no início do século XIX (GALVES, 2010): à medida que o sistema agroexportador se destacava no cenário atlântico, a produção agrícola passou a demandar maior quantidade de escravizados – mão de obra mais utilizada na lavoura maranhense. Os dados registrados por Lago (2001) em 1822 nos dão uma amostra dessa realidade:

Gráfico 2 - Importação de escravizados para o Maranhão entre os anos de 1812 e 1821



Fonte: Antonio Bernardino Pereira do Lago (2001, p. 116-119)

¹⁹ Para os números das exportações e importações maranhenses entre os anos de 1812 e 1821, ver Antonio Lago, 2001, p. 112-113.

Nota-se pelo gráfico o progressivo aumento do desembarque de escravizados no Maranhão, comércio que, recordo, após a extinção da Companhia, passou à mão dos negociantes portugueses da praça de São Luís. O registro de Antonio Lago baseia-se nos “assentos de livros, despachos d’Alfândega e informações que pudemos alcançar” (LAGO, 2001, p. 24) e compreende os escravizados advindos de África e outras localidades do Brasil. Como observa Cutrim (2023), possivelmente a informação para o ano de 1821 está incompleta, visto que leva em conta apenas o total de escravizados provenientes de portos africanos. Garcia de Abranches (1822) também apresenta dados sobre a importação de mão de obra escravizada para o período de 1812 a 1820. Muito provavelmente, o autor respaldou-se nos escritos de Lago, posto que existem poucas diferenças entre os valores registrados por ambos.

Observa-se que a partir de 1815 os números do gráfico começam a subir exponencialmente, atingindo o ápice em 1817, com o total de 8.122 escravizados chegando ao Maranhão. Acredito que a crescente desses valores esteja diretamente relacionada aos acordos firmados entre Portugal e Inglaterra no âmbito do Congresso de Viena em 1815 e na Convenção de 1817 – medidas que instituíram pesadas restrições ao tráfico de africanos.

Em janeiro de 1815, em meio as discussões do Congresso de Viena, os britânicos conseguiram firmar com a Coroa portuguesa um tratado que determinava o fim do comércio negreiro português ao norte da linha do Equador. No mais, seguiriam os pontos acertados em 1810 entre os dois reinos: Portugal ficaria livre para comercializar escravizados apenas nas imediações do seu império e reforçava a promessa de contribuir com a gradual obliteração do tráfico negreiro (VILLA; FLORENTINO, 2016). Posteriormente, a Convenção de 1817 adicionou disposições ao tratado, complementando os acordos estabelecidos em 1815: a convenção instituía “o direito de visita recíproca dos navios mercantes ingleses e portugueses pela marinha de guerra das duas nações, ao mesmo tempo em que criava as comissões mistas de Londres, Serra Leoa e Rio de Janeiro para julgar os navios apreendidos” (RODRIGUES, 2000, p. 75-76). Diferentemente do Tratado de 1815, a Convenção de 1817 definia detalhadamente o conceito de “tráfico ilícito”, além de estabelecer geograficamente os limites das zonas legais para o comércio negreiro português (SANTOS, 2007).

É possível que as pressões pelo fim do tráfico tenham influenciado o crescimento massivo da entrada de escravizados no Maranhão a partir de 1815. Tal comércio constituía a base da economia portuguesa, logo, abrir mão de tão lucrativa fonte de renda, ainda que de

maneira gradual, era inconcebível aos traficantes²⁰. Ademais, as pressões inglesas também refletiram sobre o preço da escravatura, fazendo-o aumentar significativamente, assunto já anteriormente abordado.

Apesar de Leslie Bethel (2002) julgar o Maranhão e as demais regiões do Norte como parcelas menos consideráveis do comércio negreiro do império português, Luís Henrique Tavares (1988) destaca a capitania como uma das quatro maiores praças negreiras do Brasil no início do Oitocentos, posição que, diante do cenário antitráfico, não poderia deixar de ser afetada. Calculando os prejuízos sofridos pelas praças do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Maranhão no ano de 1816, Tavares apresenta a capitania como terceira a acumular prejuízos em consequência das restrições ao tráfico. Em trabalhos relativamente recentes, Reinaldo Barroso (2009) e Marinelma Meireles (2006) apontam que a maior parte da escravatura do Maranhão provinha de portos africanos localizados ao norte da linha do Equador. Diante disso, não há como afirmar que a capitania não fora diretamente afetada pelas imposições do Tratado de 1815.

Marcelo Galves (2010) destaca que o período de pressões inglesas coincidiu ainda com um momento de alta valorização do algodão maranhense no cenário agroexportador e maior disponibilidade de créditos na praça de São Luís, fatores que aumentaram a demanda por mão de obra escravizada. Apesar do Tratado de 1815, assim como em outras partes do Brasil, o tráfico negreiro continuou operando por longos anos, ainda que na ilegalidade.

²⁰ A extinção do tráfico também era impensável a diferentes segmentos sociais. Vale lembrar que a propriedade escrava estava entranhada no tecido social da colônia, tornando as mais diferentes camadas comprometidas com o sistema de escravidão. Ressalta-se, contudo, que o tráfico se destinava a abastecer uma elite que, por meio dele, reforçava a sua posição social, distanciando-se dos demais homens livres; portanto, o abastecimento de mão de obra escravizada não se destinava a sociedade em geral. “Dessa forma, para além da reposição demográfica, o tráfico transatlântico de escravizados tinha uma função sociológica específica” (FLORENTINO; GÓES, 1997, p. 56).

Tabela 1 - Importação de escravizados para o Maranhão entre os anos de 1800 e 1830²¹

ANO	QUANTIDADE	ANO	QUANTIDADE
1800	251	1815	1.378
1801	1.531	1816	564
1802	2.059	1817	2.238
1803	1.105	1818	2.809
1804	4.351	1819	1.923
1805	2.212	1820	1.812
1806	3.534	1821	1.399
1807	2.427	1822	1.760
1808	825	1823	1.418
1809	2.003	1825	872
1810	2.284	1826	820
1811	2.375	1827	1.648
1812	1.298	1828	290
1813	1.043	1829	470
1814	945	1830	1.422
TOTAL		49.066	

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/>

As informações acima são do projeto *Tráfico de Escravos Transatlântico*, disponíveis no banco de dados do site *Slave Voyages*. Conforme o projeto, de 1800 a 1830 desembarcaram no Maranhão 49.066 escravizados, somando o total de 146 travessias realizadas. Cerca de 55,47% das viagens trouxeram escravizados provenientes de portos africanos ao norte da linha do Equador e, ainda que os dados demonstrem que o abastecimento nesses portos tenha ocorrido em maior número nos primeiros quinze anos do Oitocentos, eles continuaram a acontecer mesmo após o Tratado de 1815: embora em menor quantidade, um índice significativo de mão de obra escravizada seguiu desembarcando no Maranhão via comércio ilegal.

Segundo Jaime Rodrigues (2000), o litoral brasileiro sempre fora palco do desembarque ilegal de africanos, prática que se intensificou à medida que o cerco contra o tráfico começou a fechar. Nesse novo cenário, também se multiplicaram os meios de burlar o sistema de apreensão, de modo que apenas os números oficiais não são suficientes para assimilar a totalidade da entrada de escravizados na capitania nas primeiras décadas do século XIX.

²¹ O banco de dados não apresenta registros para o ano de 1824.

Escrevendo ao imperador D. Pedro I em 1824, o cônsul-geral britânico, Robert Hesketh, residente no Maranhão desde o ano de 1813, denunciou a “vista grossa” do governo provincial aos constantes desembarques de navios procedentes de portos ao norte da linha do Equador em São Luís. Notoriamente, as embarcações traziam mão de obra africana escravizada, prática considerada pelo cônsul como “ocasional”, tanto antes como depois da “adesão” do Maranhão à Independência brasileira (APEM. Livro 19. Livro de Registro..., fl. 123). Pensando o papel das autoridades locais no cenário das pressões inglesas, Rodrigues (2000) menciona que a suspeita de conivência e/ou cumplicidade com os traficantes as perseguiu por um longo período; no que diz respeito ao Maranhão, observa-se que tais suspeitas não eram infundadas. Por sua vez, José Alves de Souza Júnior (1998) recorda uma fraude frequente em fins do Setecentos: negociantes portugueses do Maranhão comumente comercializavam escravizados registrados como pertencentes a senhores do Grão-Pará, capitania beneficiada pela isenção de impostos sobre a importação dessa mão de obra; nitidamente, quando aportada, essa escravatura era vendida no Maranhão. Esse caso nos revela ainda outra realidade acerca dos registros oficiais: os números, em sua maioria, não consideram o comércio interprovincial.

Das 146 viagens registradas no banco de dados do *Slave Voyages*, 35 iniciaram em portos brasileiros²², com Pernambuco e Rio de Janeiro figurando nas rotas comerciais que mais se conectavam ao Maranhão; as transações com essas rotas também se encontravam sob o controle dos negociantes portugueses. De acordo com Gaioso: “o tráfico interior da capitania (...) e o comércio com as capitanias vizinhas (...) se acham somente nas mãos dos negociantes ou comissários (...), que bem recompensados ficam com as riquezas imensas que acumulam” (GAIOSO, 1970, p. 116). Para além do mar, parte dessa escravatura chegava ao Maranhão por terra, principalmente pela região de Caxias (GALVES, 2010); por serem detentores de diversas embarcações, os negociantes da praça de São Luís também dominavam o fluxo comercial de escravizados entre as vilas do interior maranhense e a capital (CUTRIM, 2023).

A partir de 1816, é perceptível a busca desses negociantes por soluções alternativas para a realização do tráfico negreiro. Das 69 viagens registradas pelo *Slave Voyages*, ocorridas de 1816 a 1830, 44 compraram cativos em portos africanos localizados ao sul. Conquanto essa prática não fosse incomum no período anterior ao tratado, as informações do banco de dados revelam que o abastecimento nesses portos era substancialmente menor em comparação àqueles localizados ao norte da Linha do Equador; a partir de 1815, esse quadro se inverte, fator que

²² Independentemente do local onde as viagens tenham iniciado, todas elas se abasteceram em portos africanos ao norte ou abaixo da Linha do Equador. O Maranhão, em geral, foi o principal porto de desembarque da escravatura transportada, sendo poucas as viagens que possuíam outra escala além da capitania.

também pode ter influenciado a alta do preço dos escravizados no Maranhão, visto que esses pontos de abastecimento eram mais distantes. Outro aspecto relevante é a crescente aquisição de escravizados novos e ladinos²³ de portos brasileiros, situação notória nos registros de Lago (2001):

Tabela 2 - Importação de escravizados novos e ladinos para o Maranhão (1812-1820)

ANO	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820
QUANTIDADE	680	508	394	684	762	2.325	3.259	1.269	483

Fonte: Antonio Bernardino Pereira do Lago (2001, p. 116-119).

Observa-se que de 1817 – ano da Convenção – a 1819, houve um súbito aumento nos números da importação, realidade que também pode ter representado uma “solução alternativa” aos negociantes. As restrições impostas pelo Tratado de 1815 provavelmente são uma explicação para os escravizados que passaram a chegar com maior frequência de outras partes do Brasil (CUTRIM, 2013).

Quando comparadas, as informações registradas por Antonio Lago e pelo banco de dados do *Slave Voyages* apresentam algumas divergências. Evidentemente, o recorte temporal de ambos não coincide, fato que já constituiria uma explicação para a diferença entre os valores totais de escravizados desembarcados no Maranhão, por exemplo. Entretanto, os números também revelam diferenças mais pontuais, que valem a pena ser exploradas: enquanto os registros de Lago (2000) demonstram que de 1815 a 1820 cerca de 30.428 escravizados chegaram ao Maranhão, o *Slave Voyages* apresenta para o mesmo período o total de 10.724. Talvez a razão para isso esteja nas fontes: decerto podemos presumir que Antonio Lago teve acesso a uma quantidade e variedade maior de documentos, uma vez que fora contemporâneo do período por ele abordado e escrevera sua obra a pedido do governo provincial. Embora as pesquisas do *Slave* se fundamentem em arquivos e bibliotecas relacionadas à esfera do Atlântico, ainda assim contam apenas com os documentos que, ao longo dos séculos, foram preservados.

Ademais, Luísa Cutrim (2023) nos lembra que os números apresentados pelos autores contemporâneos possuem pouca exatidão, sendo necessário relativizar os dados. Como visto

²³ Eram considerados “ladinos” os escravizados advindos de portos brasileiros e/ou “adaptados” social e culturalmente ao Brasil, aspecto que os diferenciavam dos escravizados “boçais”, assim nomeados por serem recém-chegados dos portos africanos.

até aqui, somente os registros da movimentação portuária não são o suficiente para apreender a totalidade dos escravizados que chegaram à capitania no início do Oitocentos, uma vez que esses valores não consideram os desembarques ilegais, o comércio realizado por terra e as transações interprovinciais. Assim, é possível pressupor que a quantidade de escravizados no Maranhão fosse bem maior.

Em 1813, Raimundo Gaiosio apontou que, consoante as informações dos “últimos numeramentos”, a população da cidade de São Luís não chegava a 30.000 almas, valor que desde 1808 provavelmente já teria mudado, haja vista o seu evidente crescimento (GAIOSO, 1970, p. 115). Ao passar pelo Maranhão em 1811, o viajante inglês Henry Koster, relatou que São Luís possuía aproximadamente 12.000 habitantes, número que incluía a população negra da cidade, considerada pelo autor superior à de Pernambuco (KOSTER, 1942). Em 1813, Bernardo da Gama calculou 18.000 habitantes para a capital da capitania, sendo os brancos “somente a décima parte” desse número, de modo que era raro avistar nas ruas “um homem branco” (GAMA, 1872, p. 10). Os viajantes Spix e Martius também teceram considerações sobre a população do Maranhão. De passagem pela capitania em 1819, estimaram em 30.000 habitantes a população de São Luís, dentre os quais encontravam-se “muitos descendentes, sem mistura, de portugueses, e grande número de negros” (SPIX; MARTIUS, 2017, p. 380). Ao pensarem o Maranhão em sua totalidade, os autores declararam que o número de negros era de “80.000, e desde o começo sempre estava muito maior do que na vizinha província do Pará” (SPIX; MARTIUS, 2017, p. 385). Segundo Garcia de Abranches (1822), de 1812 a 1820, um total de 36.456 escravizados chegaram ao Maranhão²⁴.

Talvez Antonio Lago seja o autor que registre informações mais detalhadas sobre a população maranhense. Conforme a sua *Estatística Histórico-Geográfica*, em 1821 o Maranhão teria cerca de 152.893 habitantes, dos quais 68.359 corresponderiam à população livre e 84.534 aos escravizados. Acerca desses últimos, o autor constata que sua proporção na capitania seria bem maior se não fosse pela elevada taxa de mortalidade, “pois bem sabido é que não há classe mais desprezada e miseravelmente tratada e que sofra castigos mais duros” (LAGO, 2001, p. 25). Assim, segundo as estimativas de Lago (2001), mais de 50% dos habitantes da capitania eram escravizados, distribuídos entre a capital e as lavouras do interior; para Luísa Cutrim

²⁴ Conforme o autor, “não se compreende nessa conta os escravos que entravam para a mesma província vindos da Bahia por terra para a Vila de Caxias das Aldeias – Altas” (ABRANCHES, 1822, p. 12), informação que corrobora com a ideia anteriormente apresentada, de que os números oficiais não compreendem o comércio negreiro no Maranhão por completo.

(2023), no período que antecedeu a “adesão” do Maranhão a Independência, a capitania foi a região do Brasil com a maior proporção de escravizados.

Embora os relatos dos autores não apresentem consenso e haja grande variação entre os números registrados, ainda assim é inegável a elevada quantidade de escravizados no Maranhão nas primeiras décadas do Oitocentos, fato que demonstra que, apesar do Tratado de 1815 representar empecilho inquestionável à prática do tráfico, a mão de obra escravizada continuou a chegar na capitania por vias alternativas. Nesse cenário, o mercado negreiro foi ativamente controlado pelos negociantes portugueses da praça de São Luís.

1.3. Negociantes traficantes

Desde a década de 1970, a historiografia vem pontuando certa autonomia da colônia brasileira no que concerne a Portugal, “contrariando, assim, as teses que sublinham a estrita dependência da primeira em relação à metrópole”; havia um predomínio da colônia sobre a “reiteração física das relações sociais” que conformavam o escravismo, evidenciando a ascendência da economia colonial em seu processo de reprodução frente a Portugal (FRAGOSO, 1998, p. 24).

O tráfico negreiro, por exemplo, foi por muito tempo tomado como fator sinalizador do controle empreendido pelo capital metropolitano sobre o Brasil. Entretanto, o quadro observado na colônia contraria, em muito, essa ideia: a partir do século XVIII, a metrópole se viu obrigada a aceitar a perda do domínio desse mercado para os coloniais (FRAGOSO, 1998). É o que observa as pesquisas de Manolo Florentino (1997) para o Rio de Janeiro, onde o tráfico de cativos aparece como um comércio controlado pelos negociantes cariocas desde a segunda metade do Setecentos. Essa realidade, no entanto, não foi exclusiva do Rio: a atuação de traficantes com esse perfil coexistiu em outras regiões da colônia, como o Maranhão (CUTRIM, 2023).

Atuar no ramo do tráfico negreiro permitia aos negociantes o controle de setores-chave da economia, uma vez que o tráfico consistia na reposição física das relações sociais de escravismo que “viabilizavam a riqueza social, o sistema de crédito à mesma economia, o abastecimento de alimentos, entre outros negócios” (FRAGOSO; FERREIRA; KRAUSE, 2013, p. 126). É importante ressaltar que o comércio de escravizados era um mercado comandado por fortes variações conjunturais, fator que refletia diretamente sobre a natureza de seus participantes: tais variações estimulavam o caráter especulativo dos negociantes, bem

como as possibilidades de monopólio; poucos eram aqueles que, independentemente da conjuntura, conseguiam permanecer nesse setor mercantil (FRAGOSO, 1998).

Na realidade, o comércio colonial, em geral, era dominado pelas flutuações conjunturais, aspecto que reforçava a mobilidade de seus negociantes:

A redução das potencialidades de um dado setor mercantil, cuja procura já é a princípio restrita, levaria o comerciante a se dirigir para outro. Da mesma maneira que a alta de um certo setor mercantil atrairia uma multidão de mercadores (FRAGOSO, 1998, p. 153).

Analisando a praça do Rio de Janeiro, João Fragoso (1998) observa que o comércio negreiro era realizado por negociantes que eventualmente nele se arriscavam, circunstância que evidencia a não-especialização de seus agentes, que, à vista disso, não compunham um grupo permanente de mercadores. Tal situação denota novamente o quanto o mercado negreiro era marcado pelas injunções conjunturais, condição que se expressava na “intensidade do aparecimento e desaparecimento de seus comerciantes” (FRAGOSO, 1998, p. 171-172). Assim, no que se refere ao Rio de Janeiro, o tráfico de cativos era dominado pelo especulador, o sujeito que a cada ano realizava uma consignação, dirigindo-se apenas a uma região e um segmento mercantil específico, embora essas características não sinalizem necessariamente a presença de especializações e nem apontem para a fortuna desses homens de negócio (FRAGOSO, 1998). Ao longo dos capítulos, veremos que essa situação se difere da dos negociantes portugueses da praça de São Luís.

Diante dessas condições, poucos negociantes conseguiam se manter no ramo negreiro por um longo período. Aqueles que o faziam formavam um grupo limitado, considerados por Fragoso (1998, p. 176) o “topo da hierarquia econômica da sociedade colonial”. Essa elite mercantil detinha o monopólio do mercado de cativos, que se traduzia em uma elevada taxa de acumulação, uma vez que esse comércio era altamente rendoso; consoante Manolo Florentino (2009), o ramo negreiro poderia gerar uma rentabilidade média de 19% sobre o capital investido, sendo, assim, um dos negócios mais lucrativos do século XIX.

Contudo, esse também era um mercado arriscado: todas as etapas do tráfico enfrentavam grandes perigos, em virtude de o cativo estar constantemente exposto à morte (FLORENTINO, 1997); visto que o lucro das expedições negreiras era dado pelos índices de mortalidade das travessias oceânicas, os traficantes encontravam-se sempre sujeitos a altíssimos riscos (FRAGOSO, 1998). A partir de 1810, esses riscos foram agravados pelas pressões britânicas pelo fim do tráfico. Entretanto, nota-se que os traficantes experientes souberam utilizar tais circunstâncias ao seu favor: a manutenção do comércio negreiro por meio do tráfico ilegal

possibilitou que esses homens alcançassem taxas de lucro elevadas que, ao fim, compensavam os perigos das expedições, além de acentuarem o monopólio do comércio realizado (CUTRIM, 2023).

Desse modo, ao pensarmos os riscos inerentes do mercado e o investimento inicial despendido para a montagem das expedições negreiras²⁵, apreende-se que uma pequena parcela dos negociantes possuíam o capital necessário para participar ativamente desse ramo. Ademais, soma-se a essa conjuntura a problemática das flutuações de lucratividade, que evidenciavam a natureza especulativa não só da maioria dos seus negociantes, mas também do próprio mercado: tais flutuações tornavam os lucros instáveis, podendo fazê-los cair em períodos de crise (FLORENTINO, 1997). Ritmos tão violentos levavam os traficantes experientes – pertencentes ao topo da elite mercantil – a manterem investimentos ativos em diversos setores, como medida de precaução (FLORENTINO, 2009). Assim, se o comércio negreiro enfrentasse baixas de rentabilidade, sua estabilidade financeira seria garantida pelos investimentos realizados em outras áreas. Em contrapartida, os traficantes eventuais (especuladores), possuíam grandes dificuldades em lidar com os cenários de instabilidade, abandonando geralmente o mercado em épocas de crise – o que levava a diminuição dos números de importação dos cativos (FLORENTINO, 1997).

Sublinha-se que o comércio de escravizados também gerava status social e, portanto, não era motivado apenas pela possibilidade de lucros. Outrossim, para além dos fatores supracitados, o sucesso das atividades negreiras pautava-se nas relações políticas estabelecidas pelos negociantes, que poderiam acarretar tanto o monopólio do comércio, como dificuldades na prática mercantil (FRAGOSO, 1998). Luísa Cutrim observa que no Maranhão,

A proximidade com o governo, a pretexto dos contratos régios, e a honraria das graças honoríficas eram formas de legitimação social buscadas pelos homens de negócio. Essas não eram alcançadas apenas pelo poder econômico, mas, também pela capacidade dos negociantes de converterem “recursos assim acumulados em capital simbólico”, ou seja, em outras formas de distinção social, que funcionavam como um “reforço do capital mercantil” (CUTRIM, 2017, p. 53-54).

Em suma, era por meio da manutenção desse conjunto de estratégias que determinados homens de negócio conseguiam se manter no “topo da hierarquia mercantil” (FRAGOSO, 1998). Conquanto os relatos dos contemporâneos indiquem a hegemonia dos negociantes

²⁵ Segundo João Fragoso (1998, p. 180), a quantidade necessária para a montagem das expedições negreiras variava entre 10 a 40 contos de réis. No entanto, esse era apenas o valor inicial, o que denota a possibilidade de aumento dos gastos.

portugueses da praça comercial de São Luís no mercado negreiro, Luisa Cutrim (2023) declara que são poucos os casos localizados nas documentações que evidenciem essa participação. Os próximos capítulos explorarão alguns desses casos, com enfoque nos negociantes Antonio José Pinto, Antonio José Meirelles, Caetano José Teixeira, José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior.

Capítulo 2. Do constitucionalismo português à “adesão” à Independência: os traficantes de escravizados da praça comercial de São Luís

A Revolução Liberal do Porto inaugurou um cenário de práticas e discussões políticas nunca vivenciadas em terras luso-brasileiras (NEVES, 2005). O constitucionalismo português facultou a instauração do Decreto de 4 de julho de 1821, que instituiu relativa liberdade de imprensa nos domínios do Reino Unido, levando à produção e circulação de impressos reveladores das expectativas dos súditos acerca do futuro do reino português. No Maranhão, diversos folhetos foram produzidos visando a solução de problemas provinciais e reinóis, em si relevantes para os seus autores. Em suma, as ideias apresentadas foram influenciadas pelas repercussões dos Tratados de 1810 e 1815 e pela Convenção de 1817, acordos que se mostraram nada favoráveis à economia maranhense.

Izidoro Pereira, Manoel Zacheo e Garcia de Abranches foram alguns desses publicistas e, embora tenham se dirigido a segmentos diferentes e divergido em determinados aspectos de suas argumentações, seus folhetos possuíam em comum a defesa do direito inalienável a propriedade escrava e a veemente crítica a atuação dos ingleses sobre a economia provincial, sobretudo as limitações impostas ao tráfico negreiro. Conquanto a questão do preço elevado da mão de obra escravizada tenha sido um ponto amplamente abordado pelos autores, o monopólio desse comércio pelos portugueses não foi, de modo algum, problematizado, mas sim visto como um forte estímulo à economia da província (GALVES, 2010). No Maranhão, alguns homens de negócio destacaram-se nesse setor, integrando a praça comercial de São Luís às rotas do tráfico atlântico.

Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e Caetano José Teixeira são alguns desses homens. Entre os anos de 1811 e 1823, registros do banco de dados do *Slave Voyages* e do periódico *O Conciliador* (1821-1823) apontam para a atuação mercantil dos negociantes no tráfico negreiro, com relações firmadas em portos localizados na Angola e na África Ocidental²⁶. Os registros são relevantes para a compreensão do papel ocupado por esses homens de negócio no tráfico de escravizados, visto que a historiografia maranhense foi categórica em classificá-los como “simples comissários” (VIVEIROS, 1954) dos negociantes de Lisboa e do Porto, ideia que continuou a ser perpetuada por autores como Gabriel Pereira (2009). De modo geral, esses homens conseguiram atuar de forma autônoma, construindo nomes e reputações reconhecidas nas praças comerciais do mundo atlântico e diferenciando-se, assim, dos pequenos

²⁶ Ressalta-se que a África Ocidental se localiza ao norte da linha do Equador, região que, pelos acordos firmados entre Portugal e Inglaterra a partir de 1815, passou a ser considerada ilegal para a prática desse comércio.

traficantes eventuais (especuladores). Mesmo diante dos condicionantes estruturais do mercado negreiro, conseguiram se manter no ramo por vários anos, compondo um grupo restrito de grandes negociantes que integraram o “topo da hierarquia econômica da sociedade colonial” (FRAGOSO, 1998, p. 176).

Ademais, desde o início do século XIX, os laços dos negociantes da praça de São Luís com a metrópole portuguesa se fortaleceram, sobretudo a partir da instalação da família real no Rio de Janeiro, em 1808. As consequências desse evento para o quadro econômico do Maranhão foram danosas, fator que sustentou a opção da província pela “adesão” à Revolução do Porto em abril de 1821 e a resistência ao projeto de Independência capitaneado pelo Centro-Sul, logo em seguida (GALVES, 2010). Uma vez que a ideia de Independência, tomada como separação total, pouco se relacionava aos interesses comerciais dos negociantes do Maranhão, estes se empenharam na defesa da manutenção dos vínculos com a metrópole, sendo um dos principais grupos financiadores das tropas de resistência. Diferentemente dos negociantes cariocas, os homens de negócio do Maranhão não vivenciaram os privilégios advindos das compensações distribuídas pela corte portuguesa aos traficantes do Rio de Janeiro, fator-chave para a compreensão do que Maria Odila Dias (1986)²⁷ definiu como “enraizamento de interesses” e uma explicação para a dessemelhança dos posicionamentos políticos.

Nesse sentido, esse capítulo visa apreender como a questão da escravidão esteve presente nos debates provinciais realizados em torno da Revolução do Porto e como os interesses comerciais dos homens de negócio do Maranhão lapidaram seu posicionamento político diante do projeto de separatismo do Rio de Janeiro. Noutra frente, analiso a atuação dos negociantes Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e Caetano José Teixeira no tráfico de escravizados realizado a partir da praça comercial de São Luís, de modo a questionar perspectivas orientadoras que foram historicamente consolidadas. Para tanto, abordo no primeiro tópico desse capítulo as expectativas despertadas pelo liberalismo português na província do Maranhão, com enfoque para as questões de cunho econômico envolvendo a escravidão, publicizadas a partir da instituição da liberdade de imprensa. Em um segundo momento, analiso a trajetória mercantil dos traficantes de escravizados Antonio Meirelles, Antonio Pinto e Caetano Teixeira, entre os anos de 1811 e 1823, tomando como base as informações encontradas no banco de dados do *Slave Voyages* e do periódico *O Conciliador*. Por fim, no último tópico, discorro sobre os motivos que levaram a província a resistir à Independência e como nessa conjuntura, os interesses comerciais dos homens de negócio do

²⁷ A primeira edição é de 1972.

Maranhão – diferentes dos do Rio de Janeiro –, os tornaram um dos principais grupos interessados na manutenção dos laços com a metrópole.

2.1. Debates políticos e “expectativas impressas” no Maranhão constitucional

Certa tradição historiográfica maranhense consolidou a ideia de que a vida na capitania, até as duas primeiras décadas do Oitocentos, caracterizara-se pelo “obscurantismo intelectual”²⁸. Conforme essa perspectiva historiográfica, a intelectualidade maranhense só floresceria a partir da década de 1830; nesse sentido, os primeiros decênios do século XIX apenas conformariam a gênese dos intelectuais locais, uma vez que o ambiente para o seu ascenso não era propício (GALVES, 2010).

Entretanto, fundamentado em autores como Geraldo Mártires Coelho, Márcia Abreu e Luís Carlos Villalta, Marcelo Galves (2010) sustenta a ideia de que a circulação e o acesso a livros e demais impressos no Maranhão, no início do Oitocentos, era bem maior do que historicamente foi consolidado. Ainda que a posse ou leitura desses impressos não denotem necessariamente vínculos com as ideias por eles veiculadas, o autor entende que essas ações faziam parte dos novos ares que se ajustavam na província, que no início do século XIX vivenciou profundas transformações. Tais fatores contribuíram para o surgimento, ainda que prévio, de espaços de discussão política e para a manifestação de uma opinião pública²⁹, substancialmente potencializados pela “adesão” do Maranhão a Revolução do Porto, em abril de 1821.

A Revolução do Porto de 1820 pôs em circulação uma abundante quantidade de impressos pelo Brasil, inaugurando um cenário de práticas e discussões políticas até então não vivenciado em terras brasileiras (NEVES, 2005). A relativa liberdade de imprensa, instaurada

²⁸ Talvez parte dessa tradição historiográfica tenha se apoiado nas informações das *Estatísticas histórico-geográficas...* de Antônio Lago, publicada originalmente em 1822 (2001). Na obra, o autor afirmou não existir lojas de livros em São Luís até o ano de 1822, ideia que foi perpetuada por autores que se seguiram, como Jerônimo de Viveiros (1954). Ao escrever o *Pantheon Maranhense* entre 1873 e 1875, Antonio Henriques Leal declarou que durante as primeiras duas décadas do Oitocentos, os “vultos” maranhenses começaram a circular em São Luís, estabelecendo, no decênio seguinte, um ambiente propenso à intelectualidade. Para Eloy Coelho Neto (1998), somente após a “adesão” do Maranhão à Independência brasileira houve na província um movimento de “cunho cultural”. Antes, Jomar Moraes (1977) afirmou que a formação de um “Grupo Maranhense” – também após a década de 1820 – composto por humanistas e intelectuais, possibilitou que São Luís ganhasse a alcunha de “Atenas Brasileira” em fins do século XIX (GALVES, 2010).

²⁹ Pensando a imprensa nascente na província do Maranhão, o conceito de “opinião pública” é aqui tomado consoante as noções de Marco Morel (2005, p. 200), para elucidar o modo como este recurso foi utilizado para a legitimação de práticas políticas e para a transformação de opiniões individuais em opiniões coletivas. Assim sendo, por meio dos debates impressos, os publicistas maranhenses empenharam-se na busca por convencer seu público leitor das ideias por eles veiculadas e/ou defendidas.

pelo Decreto de 4 de julho de 1821³⁰ e validada pela Constituição Portuguesa de 1822, e, antes disso, o estabelecimento das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa, em janeiro de 1821, fomentaram a produção de impressos reveladores das expectativas sobre o futuro do império. No Maranhão, folhetos diversos foram elaborados visando a “solução de problemas pontuais, de âmbito privado, e de questões mais amplas, a abranger inclusive os rumos do Reino” (GALVES, 2022, p. 3). Nota-se, portanto, que o debate político ocorrido no Maranhão após a “adesão” à Revolução Liberal não foi de modo algum estranho a uma parcela de seus habitantes, visto que o acesso a ideias impressas se fez presente desde o início do Oitocentos.

De modo geral, as ideias apresentadas pelos impressos maranhenses foram influenciadas pelas repercussões dos Tratados de 1810 e 1815 e pela Convenção de 1817. Seus publicistas culpabilizaram os britânicos pelas dificuldades financeiras vivenciadas pelos proprietários rurais e parte dos negociantes portugueses, sempre isentando a figura do rei de qualquer responsabilidade. Na província, o constitucionalismo evocado pela Revolução atribuiu à noção de “soberania nacional” um sentido próprio: repúdio às pressões britânicas pelo fim do tráfico negreiro e o direito inalienável à propriedade escrava (GALVES, 2019).

O folheto *Advertências interessantes à Província do Maranhão*, publicado por Izidoro Rodrigues Pereira³¹ em 1822, é uma interessante síntese das expectativas geradas pela Revolução do Porto. Endereçado aos deputados maranhenses eleitos para as Cortes Constitucionais, o impresso discorreu sobre as especificidades da terra, recomendando aos deputados medidas a serem adotadas para solucionar os principais entraves da economia maranhense. No mesmo ano em que publicou as *Advertências...*, Izidoro Pereira compôs a Comissão criada pela Junta de Governo do Maranhão – conforme a Carta de Lei de 9 de junho de 1822 –, cujo propósito era avaliar a extinção de alguns tributos; provavelmente, o trabalho na Comissão serviu de base para a escrita do folheto ou vice-versa. Certo é que em seu impresso Pereira demonstrou firme conhecimento da legislação vigente, fundamento de suas reclamações (GALVES, 2011a).

Tendo em vista os “tempos calamitosos”, Izidoro Pereira (1822, p. 3) defendeu que os representantes maranhenses junto as Cortes tomassem medidas que priorizassem a economia da província, visto que “a natureza tem sido pouco abundante em colheitas, e que sendo o preço

³⁰ PORTUGAL, 1821. Publicado no Diário do Governo n.º 175, 176 e 177, de 26, 27 e 28 julho de 1821. A primeira tipografia do Maranhão foi instalada em novembro de 1821.

³¹ Izidoro Rodrigues Pereira nasceu em 1758 ou 1759 em Maiorga, distrito de Alcobaça, Portugal. Chegou ao Maranhão vinte anos depois, onde fixou residência; em 1783, apresentava-se como negociante maranhense, matriculado na Real Junta do Comércio, em Lisboa. Além de negociante, atuou como militar e ocupou cargos públicos na província, aventurando-se também como publicista. Comumente é lembrado por ter sido esposo de Ana Jansen, figura importante do Maranhão oitocentista (GALVES, 2011a).

dos gêneros de exportação diminuto, é, contudo, excessivo nos da primeira necessidade, e consumo da terra”. Para tanto, requereu a revogação de alvarás e decretos criados a partir do estabelecimento da família real portuguesa no Rio de Janeiro que, em nome do sustento da corte, sobrecarregou os cofres maranhenses com pesadas cargas tributárias. Dentre eles, vale destacar o alvará de 3 de junho de 1809, responsável por instituir o tributo da siza sobre as transações que envolviam bens de raiz (inclusive os escravizados) e a meia siza sobre os escravizados ladinos; nenhuma pessoa ou instituição estaria isenta de tal tributação (SENA, 2013).

Ademais, as críticas de Izidoro Pereira (1822) também recaíram sobre as ações dos britânicos, consideradas extremamente prejudiciais à economia provincial: o folheto denunciou o crescente controle da praça comercial de São Luís por parte desses últimos, bem como as pressões pelo fim do tráfico negreiro, responsáveis, em grande medida, pelo cenário de endividamento dos fazendeiros da província e de baixa dos preços do algodão. Ansiava-se, assim, que o liberalismo revertisse a conjuntura vigente, em que os produtos e embarcações portuguesas encontravam-se em uma situação inferior à dos britânicos, favorecidos pelo Tratado de 1810. Para o autor, o estabelecimento do constitucionalismo português e o regresso de D. João a Portugal justificava a ideia de pôr fim às tributações, afinal “é axioma certo que tirada a causa deve cessar o efeito” (PEREIRA, 1822, p. 3).

O advogado Manoel Paixão dos Santos Zacheo³² também ocupou lugar importante nos debates políticos travados naquele momento. Proprietário de lavouras de cana-de-açúcar e ampla escravatura, Zacheo marcou presença no prelo provincial, atuando como interlocutor dos debates promovidos pelas Cortes. Ao longo do ano de 1822, publicou 7 folhetos reveladores de seu antagonismo às figuras do governador da província, Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca³³, e dos magistrados, Francisco de Paula Pereira Duarte, João Bento da Rocha e João Francisco Leal (SENA, 2013). Em seus escritos, o autor também expressou suas expectativas em relação à regeneração portuguesa, especialmente aquelas voltadas a economia maranhense.

³² Manoel Paixão dos Santos Zacheo foi um advogado e proprietário radicado no Maranhão, que também atuou como juiz demarcante dos juizados do Mearim, vilas de Viana, Tutóia e Icatu. Em agosto de 1821, fugiu da província e refugiou-se no Grão-Pará e Rio Negro, onde produziu quatro folhetos que denunciavam os trâmites de Pinto da Fonseca para permanecer no cargo de governador e também acusavam ele e seus apoiadores de obstruir a liberdade de imprensa. Para um ensaio biográfico sobre o personagem, ver Yuri Costa e Marcelo Galves (2011).

³³ Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca chegou ao Brasil no ano de 1816. Pouco antes, lutou na Europa contra Napoleão, atuando, posteriormente, nas campanhas de conquista do Prata. Ascendeu ao cargo de governador do Maranhão em 1819, ocupando o lugar de Francisco Homem de Magalhães Quevedo Pizarro que, por motivos de saúde, não pôde assumir o cargo para o qual havia sido recentemente nomeado. Por meio de um pertinente jogo de alianças políticas estabelecidas com figuras influentes da província, Fonseca conseguiu se manter no posto até o ano de 1822 (VIEIRA DA SILVA, 1972; GALVES, 2010).

Em síntese, Zacheo (1822) condenou qualquer limitação ao acesso à mão de obra africana escravizada e cobrou das Cortes medidas contra as opressões sofridas por Portugal na última década, referindo-se aos compromissos firmados entre a coroa portuguesa e a Inglaterra em 1810 e principalmente ao Tratado de 1815, estabelecido durante o Congresso de Viena. Recordo que esse último acordo proibiu o tráfico negreiro ao norte da linha do Equador, onde estava situada a maior parte dos portos que abasteciam o comércio de escravizados do Maranhão. Diferentemente de outros autores contemporâneos, Zacheo não se ocupou com a desumanidade da prática escravista, tampouco conjecturou qualquer possibilidade de fim da escravidão, ainda que a abolição fosse estabelecida gradualmente.

Embora o *Espelho crítico-político da Província do Maranhão*, publicizado por Garcia de Abranches em 1822, siga a mesma linha de críticas dos folhetos de Izidoro Pereira e Manoel Zacheo, difere-se dos demais por não ser endereçado às Cortes Constitucionais. Ainda assim, o autor versou sobre a conjuntura dos proprietários rurais do Maranhão e apontou as soluções que esperava dos parlamentares para a melhoria do sistema econômico da província, principal foco de seu escrito.

Apesar de denunciar a atitude dos negociantes da praça de São Luís em relação ao aumento do preço dos escravizados, Garcia de Abranches (1822) não considerava que a implementação de leis que regulassem o comércio negreiro fosse o caminho a ser seguido, como expressa no trecho:

(...) pois conheço, que o comércio deve ser amplamente livre, e isento da absoluta competência das leis, cuja ingerência sempre tende a enervar o seu progresso, em prejuízo manifesto dos seus interesses, e do bem geral do Estado, e todas as Nações cultas estão bem persuadidas dessa verdade (ABRANCHES, 1822, p. 31).

Para o autor, os negociantes que comercializavam os escravizados a preços exorbitantes eram apenas um efeito secundário de males maiores que se encontravam nos “terríveis danos que tem geralmente sofrido a navegação portuguesa” (ABRANCHES, 1822, p. 31) e na tributação estabelecida sobre a entrada de escravizados novos e o novo imposto sobre a venda dos ladinos. Ainda que atentasse para a “inumanidade” da prática escravista, Abranches (1822) a considerava um “mal necessário”, uma vez que sem a escravidão a província não teria condições de prosperar. Também reputava que os negros africanos eram mais “qualificados” ao trabalho pesado dos engenhos brasileiros, “por serem mais robustos para o serviço dos países ardentes do Equador” (ABRANCHES, 1822, p. 32) e por sua “adaptabilidade” as condições de trabalho. As dificuldades das lavouras afastavam assim as probabilidades de emprego de

europeus livres e de indígenas – esses últimos constantemente descritos pelo autor como “vagabundos” e “vadios”.

Desse modo, sendo a escravidão primordial para o progresso do Brasil, era imprescindível preservá-la, ao menos provisoriamente. Para tanto, Abranches (1822) deliberou sobre a necessidade de mudanças no tratamento dos escravizados, denunciando os maus tratos por eles sofridos. Cobrou das Cortes a supervisão desse assunto e a aplicação de medidas para “suavizar o cativo aos desgraçados escravos” (ABRANCHES, 1822, p. 49). É interessante notar que, ao reproduzir alguns trechos da obra em 1922, no cenário das comemorações do Centenário da Independência, Dunshee de Abranches, neto de Garcia de Abranches, utilizou esses argumentos para potencializar o caráter “aboliconista” e a “humanidade” de seu avô (GALVES, 2022).

Diante do exposto, percebe-se que a “soberania nacional” evocada pelo constitucionalismo português ganhou ares polissêmicos na província. Os folhetos de Pereira, Zacheo e Abranches sintetizam em grande medida as expectativas de uma parcela da população maranhense em relação aos contornos da Revolução Liberal, tanto com respeito a questões pontuais da província quanto àquelas referentes ao império. Sobre a economia maranhense, observam-se alguns pontos de convergência: os autores aguardavam das Cortes providências quanto a desoneração dos impostos, protecionismo, manutenção da escravidão e liberdade de comércio (GALVES, 2022). A maioria das críticas recaía sobre os anos de ingerência britânica e os acordos firmados em tempos desfavoráveis, cujas revogações eram requeridas com urgência. A crescente participação desses últimos na economia provincial não era bem vista pelos autores; conquanto o Maranhão tenha acumulado riquezas a partir da presença britânica na província, a insatisfação com a dependência cada vez maior do capital inglês foi uma constante (ANDRADE, 2014).

Outra questão cara aos folhetos diz respeito ao custo elevado da mão de obra africana. Analisando os dados levantados por Antonio Lago, Marcelo Galves (2019) evidencia que de 1813 a 1816, o valor médio arrecadado pela província com a cobrança de impostos por escravizados vindos de África foi de 917 réis, valor que, de 1817 a 1820, subiu para 1\$121 réis; ainda que a compra de escravizados ladinos se apresentasse como uma alternativa naquele momento, salienta-se que esses também passaram a ser tributados pelo imposto da meia siza. Conforme o autor, no momento posterior à Convenção de 1817, o valor arrecadado por cada escravizado que adentrava o Maranhão aumentou 110%.

Embora sejam traçadas críticas à atuação dos negociantes portugueses da praça de São Luís, especialmente efetuadas por Garcia de Abranches, em nenhum momento o monopólio do comércio negreiro pelos portugueses é questionado ou apresentado como um problema, pelo contrário, o controle português sobre esse ramo e os demais era tido como potencializador da economia provincial (GALVES, 2010). Ainda que, como salientado anteriormente, sejam poucos os registros sobre a atuação desses negociantes no tráfico negreiro – visto que as informações utilizadas nesse trabalho se circunscrevem aos jornais em circulação à época e à base do *Slave Voyages* – os dados encontrados nos permitem tecer considerações significativas sobre as atividades comerciais de alguns desses homens de negócio e as conexões estabelecidas pela praça de São Luís no mundo transatlântico. A seguir, discorreremos sobre três importantes nomes do comércio maranhense no início do Oitocentos, que tiveram envolvimento direto com o tráfico de escravizados: Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e Caetano José Teixeira.

2.2. Traficantes de escravizados da praça comercial de São Luís

Antonio José Meirelles³⁴ foi um dos negociantes de maior destaque da praça comercial de São Luís. Nascido na cidade do Porto no ano de 1779, passou possivelmente a atuar no Maranhão em fins do Setecentos, tendo em vista as oportunidades abertas pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CUTRIM, 2018). Mas é na primeira metade do século XIX que os negócios de Meirelles alcançaram proeminência, levando-o a se tornar um dos homens de negócio mais ricos do Maranhão. Segundo Jerônimo de Viveiros (1954, p. 167), após a morte de José Gonçalves da Silva em 1821, também conhecido como “Barateiro”, a casa comercial Antonio José Meirelles, Ferreira & Cia “tornou-se a mais importante entre os estabelecimentos comerciais lusitanos da praça maranhense”, nivelando-se às firmas britânicas da província. Em 1818, adquiriu uma das “principais distinções honoríficas do período”, a comenda da Ordem de Cristo, após a compra de vinte ações do Banco do Brasil, passando a ser mais comumente citado como “comendador Meirelles” (CUTRIM, 2019, p. 62). Provavelmente, a grande fortuna do negociante adveio do seu envolvimento no comércio negreiro.

O banco de dados do *Slave Voyages* registra onze viagens negreiras realizadas de 1818 a 1823 em nome de Antonio Meirelles e/ou de sua casa comercial, que tinham por destino final a província do Maranhão. As viagens iniciaram em portos de localidades distintas, com

³⁴ Para um estudo completo da trajetória política e mercantil do negociante, ver Luisa Cutrim (2017).

destaque para Lisboa, Pernambuco, Rio de Janeiro e Maranhão, e foram realizadas em embarcações registradas como pertencentes ao comendador; a maioria delas abasteceu em portos angolanos, contabilizando o total de 2.671 escravizados adentrando o Maranhão somente pelas mãos do negociante.

Em 1818, o bergantim *Triunfo da Inveja* partiu de Lisboa a Luanda, seguindo posteriormente para o Maranhão, rota que foi repetida em viagens realizadas nos anos de 1821 e 1822; essa última foi registrada pelo periódico maranhense *O Conciliador*³⁵, que informou a entrada da embarcação no porto de São Luís em 21 de março de 1822, proveniente de Angola, “com escravatura” para Antonio José Meirelles, Ferreira & Cia (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 74, 27 mar. 1822, p. 6). O mesmo bergantim desembarcou na província em 1823, com 302 escravizados para o negociante, dessa vez advindos do porto de Malembo – possivelmente, a sua última travessia negreira: conforme Gabriel Pereira (2009), o *Triunfo da Inveja* foi aprisionado na Bahia, em dezembro de 1823, pelas forças da esquadra do almirante Cochrane; o mesmo ocorreu com o bergantim *Vulcano*, em agosto de 1823, também propriedade do comendador. Em maio de 1822, *O Conciliador* informou a entrada desse último no porto de São Luís, “de África, em 30 dias, com 410 escravos” (*O Conciliador*, n.º 89, 18 mai. 1822, p. 6) – segundo o *Slave Voyages*, a embarcação saía do Rio Congo. O *Vulcano* aportou na província outra vez em 1823, com mais 297 escravizados para o negociante, provenientes do porto de Luanda. Em uma das últimas edições do *Conciliador*, a casa comercial de Meirelles anunciou o leilão de “uma porção de escravos boçais, vindos de Angola” (*O Conciliador*, n.º 204, 25 jun. 1823, p. 6) no bergantim *Vulcano*, provavelmente parte daqueles 297 anteriormente desembarcados.

Mais três embarcações de Antonio Meirelles, com destino ao Maranhão, são encontradas no banco de dados: a escuna *Bela Elisa*, advinda de Luanda, em 1818, com 160 cativos; o brigue *Bom Caminho*, chegando de Benguela e Luanda, em 1820 e 1822, respectivamente, com mais de setecentos escravizados; e o bergantim *Marquês de Pombal*, aportando de Luanda, em 1820, e Benguela, em 1821, com mais de seiscentos cativos. Note-se que, em todas as viagens negreiras efetuadas pelo comendador, não eram transportados menos

³⁵ *O Conciliador* foi uma consequência imediata das novidades instituídas pelo liberalismo português no Maranhão; considerado o primeiro periódico maranhense, começou a circular nove dias após a “adesão” da província à Revolução Liberal, em abril de 1821. Redigido por Antonio Marques da Costa Soares e José Antônio da Cruz Ferreira Tezo (padre Tezinho), dedicou-se à defesa do constitucionalismo, reforçando esse papel político pedagógico diante das notícias do projeto de Independência capitaneado pelo Centro-Sul, que começaram a chegar na província no final de 1822. Pouco antes da “adesão” do Maranhão à Independência brasileira, em julho de 1823, o jornal teve suas atividades encerradas. Até o número 77, o impresso chamou-se *O Conciliador do Maranhão*; a partir dessa edição, seu nome foi reduzido para *O Conciliador*.

que cem escravizados, quantidade reveladora da posição ocupada pelo negociante no mercado negreiro: consoante Fragoso (1998), os pequenos traficantes eventuais, indivíduos que atuavam apenas em conjunturas mercantis favoráveis, transportavam em média 4 a 7 escravizados por viagem, números bem distantes da realidade do comendador.

De acordo com Manolo Florentino (1997), a praça comercial do Rio de Janeiro sofreu menos prejuízos com a instituição do Tratado de 1815, por não depender da região da África Ocidental para o seu abastecimento de mão de obra. A maioria dos escravizados do Rio de Janeiro chegava de portos localizados na África Oriental e na África Central Atlântica, onde se encontra a Angola.

A maior parte das viagens de Antonio José Meirelles realizou o abastecimento em portos angolanos, o que nos permite tecer algumas considerações: mormente, é possível inferir que, assim como os negociantes cariocas, Meirelles driblou os riscos da apreensão de suas embarcações pelos britânicos ao traficar em localidades situadas ao sul da linha do Equador, sofrendo, também, menos prejuízos; a escassez de registros não nos possibilita confirmar se o comendador mantinha muitos negócios ativos com portos da África Ocidental, certo é que, nos anos que se seguiram à Convenção de 1817, o comércio com a Angola foi predominante, demonstrando a não dependência regional do negociante e sua adaptabilidade a conjunturas mercantis adversas – fator que também o diferencia dos pequenos traficantes eventuais.

Ademais, ao comercializar com portos angolanos, as embarcações de Antonio Meirelles percorriam uma distância maior do que a dos negociantes da praça de São Luís que negociavam com a África Ocidental. Fragoso (1998, p. 40) nos lembra que “(...) a maior distância entre o porto importador e o exportador representa, para o comerciante, maior dispêndio, mais riscos e duração maior no retorno de seu capital inicial”, portanto, o seu lucro deveria ser “igualmente maior”. Nesse sentido, a fortuna mercantil do negociante que comercializava a longas distâncias era superior não só a dos pequenos traficantes, mas também a dos grandes homens de negócio que comercializavam com regiões mais próximas.

No ano de 1822, Antonio José Meirelles Sobrinho produziu, em Liverpool, uma carta refutando as “infames calúnias dos senhores Honório José Teixeira e quarenta e sete outras pessoas do Maranhão” contra o seu tio; por meio do impresso, conseguimos observar algumas relações mercantis estabelecidas pelo comendador ao redor do Atlântico³⁶. Corroborando com

³⁶ O próprio autor do impresso constituía uma dessas alianças. Residente em Liverpool há cinco anos, Meirelles Sobrinho era o representante oficial dos negócios de seu tio na Inglaterra, possuindo a longa experiência de quinze anos de trabalho em seu escritório (MEIRELLES SOBRINHO, 1822). O comércio do comendador na Inglaterra estava voltado para o ramo do algodão; por não ser esse o objetivo do presente trabalho, não serão traçadas maiores considerações sobre esse negócio. Para mais detalhes sobre o assunto, ver Luisa Cutrim (2017).

o que fora visto até aqui, Meirelles Sobrinho afirmou que o comércio de seu tio em África era “**o mais ativo dele**, pois **quatro ou seis** navios estão **continuamente** ocupados naquela carreira”, além deste desembolsar “prêmios de seguro nos negócios d’África por via dos senhores Manoel Guedes Pinto e Joaquim José de Sequeira do Rio de Janeiro, Sr. Manoel João dos Reis da Bahia e Sr. Antônio Francisco da Silva Lisboa” (MEIRELLES SOBRINHO, 1822, p. V-VI, grifo meu). Além do Maranhão, grande parte dos cativos comercializados pelo comendador tinha por destino o porto carioca; em estudos sobre essa praça, Manolo Florentino (2014, p. 255) indicou Meirelles como um dos dezessete maiores traficantes de escravizados do Rio de Janeiro, entre os anos de 1811 e 1830.

O impresso indica ainda negócios de Antonio Meirelles firmados em Portugal. Ao longo da carta, seu sobrinho agradece aos doze negociantes lisboetas que testemunharam em favor da honra e do crédito de seu tio. *O Conciliador* publicou a atestação assinada por esses homens de negócio, ato realizado:

(...) mui voluntaria, e espontaneamente (...), em testemunho e defesa, da mais atendível e idêntica verdade, que Antonio José Meirelles, negociante estabelecido há anos na cidade do Maranhão, **do qual temos sido sócios, somos correspondentes, e com quem temos tratado, e atualmente tratamos, todas as transações comerciais (...)** (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 58, 30 jan. 1822, p. 4, grifo meu).

A declaração dos negociantes é poderosa, especialmente quando lembramos que a historiografia maranhense foi categórica em afirmar que os homens de negócio da praça comercial de São Luís não passavam de “simples comissários” que se “contentavam com a comissão sobre a mercadoria vendida e os navios consignados” (VIVEIROS, 1954, p. 99). Ainda que Jerônimo de Viveiros aponte Antonio José Meirelles como uma das poucas exceções a essa regra, veremos que outros negociantes maranhenses comercializaram a partir de capital próprio, atuando, inclusive, no mercado negreiro. Conforme Luísa Cutrim (2017, p. 66), entre os assinantes da atestação “havia nomes de peso, como Manoel de Sousa Freire e José Diogo de Bastos, considerados por Jorge Pedreira como membros da ‘oligarquia dos contratadores’, ativos em Portugal desde o final dos Setecentos”.

Um desses signatários, Antônio Francisco da Silva, aparece entre 1821 e 1823 nos autos de justificação da Junta de Comércio, testemunhando para o *Bom Caminho* (“com cujos donos mantinha negócios havia cerca de vinte anos”), o *Marquês de Pombal* e o *Triunfo da Inveja*; em Lisboa, atuou como correspondente dos donos dessa última embarcação. Como visto até aqui, todas elas pertenciam a Antonio José Meirelles e/ou sua firma comercial que, nesse cenário, dirigia-se à Junta de Comércio solicitando passaporte para a realização de viagens

negreiras³⁷ ao sul da linha do Equador (RODRIGUES, 2017, p. 10). Desse modo, podemos concluir que o sistema de correspondência comercial se deu nos domínios lusos dos dois lados do Atlântico e não apenas no Maranhão, esse fato revela a preponderância de Antonio Meirelles no cenário mercantil, principalmente no mercado negreiro, capaz de estabelecer alianças em praças comerciais distintas e de mobilizá-las em tempos difíceis.

Além de Meirelles, os registros do banco de dados apontam para a atuação de outro negociante da praça de São Luís no mercado negreiro: Antonio José Pinto. Informações biográficas sobre o negociante são escassas, no entanto, sabe-se que se tratava de um súdito da coroa portuguesa, residente na cidade de São Luís, com negócios firmados em diferentes praças do atlântico, sobretudo em regiões da África Ocidental (GALVES; RIBEIRO, 2023). Ao analisar o processo de reclamação de Antonio José Pinto junto à Comissão Mista Brasil-Portugal, Gabriel Pereira (2009) informa que o negociante possuía relações familiares bastante enraizadas na nação brasileira. Na província, estabeleceu alianças com personagens importantes, como o comendador Antonio José Meirelles. Ao lado desse último, adquiriu a correspondência do Banco do Brasil no Maranhão, juntamente com outros homens de negócio, a saber, Antonio José da Silva Guimarães e Caetano José Teixeira, Filho e Companhia. Os signatários do *Requerimento dirigido ao Soberano Congresso, por 48 habitantes desta Cidade*, informaram que em 1819, com a morte de Caetano José Teixeira, Antonio José Pinto – sócio e fiador de Meirelles – assumiu os negócios do falecido (*O Conciliador*, n.º 82, 24 abr. 1822, p. 5-6). Um olhar sobre a lista de negociantes que efetuaram despacho de produto por bilhetes na inspeção de algodão e da alfândega, nos mostra que Pinto contribuía significativamente ao erário, sendo um dos homens de negócio mais ativos do Maranhão (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 64, 20 fev. 1822, p. 12).

Para o ano de 1819, o *Slave Voyages* registra a chegada de três embarcações ao porto de São Luís, creditadas como pertencentes ao negociante: o brigue *Aurora*, com 204 escravizados, o *Feliz Ventura*, com 162 e o bergantim *General D. Antônio*, com 353 cativos; as duas primeiras embarcações realizaram abastecimento no porto de Cacheu, enquanto a última o fez no porto de Luanda; ressalta-se que o *General D. Antônio* também é registrado como pertencente a João

³⁷ A Convenção de 1817 instituiu a regulamentação burocrática da autorização para que embarcações realizassem o comércio negreiro ao sul da linha do Equador. A partir desse momento, novos modelos de passaporte passaram a ser emitidos, tornando-se obrigatório o registro de dados específicos que auxiliariam as fiscalizações realizadas pela marinha. Os negreiros que desejassem traficar dentro desses limites, deveriam solicitar passaportes à Junta de Comércio, no entanto, a medida não foi capaz de pôr fim ao comércio ilegal de escravizados. Jaime Rodrigues afirma que a própria Junta colaborou com a continuidade do tráfico ilegal ao revestir os negociantes de legalidade, tendo conhecimento que as viagens por eles realizadas não cumpririam as leis determinadas pela Convenção de 1817 (RODRIGUES, 2017).

Antônio Coelho, indicativo de possível sociedade entre ambos. Outra sociedade pode ser notada em 1821, dessa vez entre Antonio Pinto e João Pereira Barreto, proprietários do brigue *Apolo* que, saindo de Lisboa em março, abasteceu em Cacheu e desembarcou no porto de São Luís em outubro, com 231 escravizados. Segundo Luísa Cutrim (2023), no Maranhão era comum a formação de alianças para a realização de viagens comerciais, realidade que também se refletia no fomento de casas de comércio. Jaime Rodrigues (2017) nos lembra que em épocas de repressão, os traficantes parecem ter fortalecido os laços entre si, compondo sociedades com acionistas de diferentes praças mercantis – caso semelhante ao de Meirelles.

Em 1821, *O Conciliador* informou o desembarque do bergantim *Maria* no porto de São Luís, advindo das ilhas de Cabo Verde, “com escravos, a Antonio José Pinto” (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 40, 25 nov. 1821, p. 8) – o *Slave Voyages* detalha a informação, registrando o número de 84 escravizados aportados. A mesma embarcação retornou ao Maranhão em 1822, de Bissau, com 130 cativos e em 1823, com “212 escravos boçais” (*O Conciliador*, n.º 198, 2 jun. 1823, p. 6) destinados ao negociante. Nos autos de justificação da Junta de Comércio, Antônio Francisco da Silva, negociante lisboeta outrora citado, declarou ter “parte na sociedade da galera *Maria*, que navegava entre Belém, Salvador, Angola e Lisboa” (RODRIGUES, 2017, p. 10). Em 1824, ao denunciar o desembarque ilegal de escravizados africanos no litoral maranhense, o cônsul-geral britânico, Robert Hesketh, mencionou as embarcações *Maria* e *Liberal* como aquelas que constantemente descarregavam escravizados nos portos da província (APEM. Livro 19. Livro de Registro..., fl. 123).

Sobre essa última embarcação, o banco de dados registra uma viagem realizada no ano de 1823 para o Maranhão, em nome de Antonio José Pinto: por meio da escuna *Liberal*, desembarcaram 118 escravizados na província, advindos das Ilhas de Cabo Verde. Registra ainda outra travessia do *General D. Antônio*, no ano de 1822, com 118 cativos do porto de Bissau; em 1823, *O Conciliador* informou que o bergantim naufragou na costa africana (*O Conciliador*, n.º 198, 4 jun. 1822, p. 6).

No geral, o *Slave Voyages* registra um baixo percentual de mortes nas viagens realizadas em nome do negociante. Recorro que os lucros do comércio negreiro eram dados pelos índices de mortalidade, fator de alto risco (FRAGOSO, 1998).

As mortes no processo de comercialização da mão de obra escravizada não estavam circunscritas as travessias negreiras e poderiam ocorrer em todas as etapas do tráfico: no trajeto percorrido do interior ao litoral africano, nos barracões de espera situados nos litorais e até mesmo no Brasil, antes de serem vendidos aos fazendeiros (FLORENTINO, 1997). Mas eram

as travessias que de fato representavam maiores riscos aos negociantes: além da ação corsária e dos naufrágios, a mortandade entre os cativos era elevadíssima. As mortes abordo relacionavam-se a “escassez de alimentos e água, maus tratos, superlotação e até mesmo ao medo, que minava a resistência física, moral e espiritual dos contingentes formados muitas vezes por fatigados prisioneiros de guerra” (FLORENTINO, 1997, p. 144-145). Soma-se a isso o risco imputado pela fiscalização da marinha britânica e veremos o quão arriscado era o investimento no ramo negreiro e quão pouco eram os mercadores que tinham condições de alimentar, com frequência, o fluxo de homens.

Sobre Antonio José Pinto, vale registrar uma última informação: consoante Gabriel Pereira (2009), o negociante também atuou no Maranhão como correspondente dos comerciantes portugueses Cyrillo Manoel de Carvalho, Joaquim Antônio de Mattos e J. J. de Freitas Rêgo. Entretanto, ressalta-se que, para o autor, o grupo de homens de negócio da praça comercial de São Luís não tinha condições de atuar no cenário mercantil a partir de capital próprio, conformando-se aos papéis de simples correspondentes dos interesses dos grandes negociantes de Portugal na província. Para Pereira (2009), a posição de “correspondente” parece carregar um teor de inferioridade, no entanto, Luísa Cutrim (2017, p. 68) nos recorda que “ser correspondente comercial (...) significava relações privilegiadas e obrigações recíprocas”.

Por fim, o *Slave Voyages* registra dados sobre o negociante Caetano José Teixeira. Teixeira nasceu em Portugal, na cidade do Porto, no ano de 1760 e, no final do Setecentos, já se encontrava no Maranhão. A partir de 1790, passou a se destacar como um dos principais negociantes da província, com atividades voltadas para a venda de mercadorias, consignações, e o mercado negreiro. A atuação mercantil do negociante não se limitou a província do Maranhão, estendendo-se por portos importantes da América portuguesa, Europa e África. Assim como Antonio José Meirelles, Caetano Teixeira recebeu a comenda da Ordem de Cristo após a compra de vinte ações do Banco do Brasil, em 1818 (CUTRIM, 2023).

Informações sobre o negociante começam a aparecer no banco de dados a partir de 1811. Nesse ano, a galera *N.S. da Vitória e Santo Antônio* aportou no Maranhão, advinda de Bissau, com escravizados a Teixeira. A mesma embarcação retornou nos anos de 1812 e 1813, de Cacheu e Bissau, respectivamente, trazendo elevada quantidade de cativos; em todas as viagens a galera teve a cidade de Lisboa como porto de partida. Anos depois, em 1817, chegou de Luanda a galera *Carlota*, também com abundância de cativos. Aliás, essa parece ter sido uma característica do comércio estabelecido por Teixeira: todas as viagens negreiras registradas no

banco de dados contaram com um contingente de escravizados superior a duzentos, com algumas delas contabilizando mais de quinhentos cativos por travessia. As últimas viagens registradas correspondem aos anos de 1818, com a galera *S. Pedro da Águia* advinda de Luanda, e 1819, com o brigue *São João Vitorioso* chegando de Cacheu – esse aparece creditado como pertencente a Caetano José Teixeira e João Pereira Barreto, que, como visto, também realizou viagens em sociedade com Antonio José Pinto.

Em geral, as viagens aqui exploradas possuíram como ponto de abastecimento duas regiões principais: a África Ocidental e a Angola. Desde a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, essas regiões foram as responsáveis por abastecer a província, uma das maiores consumidoras de mão de obra escravizada do Brasil. A Companhia monopolizou o comércio negreiro das “rotas de São Luís, Belém, Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde” (MEIRELES, 2006, p. 56), portos que, mesmo com sua extinção, continuaram a integrar o circuito negreiro do comércio desenvolvido pelos homens de negócio da praça de São Luís.

Tal assertiva pode ser comprovada pelos dados aqui explorados que evidenciam os negócios de alguns comerciantes do Maranhão com a costa africana, e também pelas informações analisadas por Marinelma Meirelles (2006), que afirma que a África Ocidental teve representatividade em aproximadamente 80% dos cativos do Maranhão em fins do Setecentos, número que começou a se alterar no século XIX, quando as regiões do sul da África passaram a abastecer a província de forma mais expressiva. Tal mudança provavelmente esteve relacionada as proibições instituídas pelo Tratado de 1815, melhor regulamentadas pela Convenção de 1817. As informações analisadas na Tabela 1, evidenciam que nos primeiros quinze anos do século XIX a África Ocidental ainda dominava as importações de escravizados do Maranhão. Somente a partir de 1816 os portos do sul da África começam a aparecer de modo mais contundente, especialmente aqueles localizados na Angola; entretanto, ainda que em menor número, escravizados advindos da África Ocidental (situada ao norte da linha do Equador) continuaram a ser traficados para o Maranhão.

Segundo João Fragoso (1998), a maioria dos negociantes que atuavam no comércio negreiro eram especuladores: sujeitos que se guiavam pelas flutuações conjunturais, que em um ano poderiam estar comercializando em uma região-mercado e no outro se encontrar fora desse comércio. Assim sendo, a maior parte desses homens realizava pequenos empreendimentos e dirigia-se a apenas uma região, embora isso não fosse um indicativo de especialização. Poucos eram os negociantes que, permanecendo nesse mercado, tinham capacidade de atuar em

macrorregiões diferentes. Analisando a praça do Rio de Janeiro, Manolo Florentino (2014) conclui que os dezessete maiores traficantes cariocas (lembre-se que Antonio José Meirelles estava incluso entre eles) eram especializados geograficamente na região congo-angolana, com apenas dois deles atuando também na África Central Atlântica. Essa especialização não se restringia à esfera regional e chegava até mesmo ao nível portuário: “a maior parte destes grandes traficantes tinha apenas um porto africano como base de operações” (FLORENTINO, 1997, p. 154).

Esse não parece ter sido o caso dos negociantes aqui explorados. Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e Caetano José Teixeira atuaram em regiões e portos distintos; também foi comum que uma mesma embarcação desses homens realizasse rotas diferentes, não se restringindo ao comércio com uma mesma localidade. Se, como afirma Fragoso (1998), eram poucos os negociantes que possuíam capacidade e capital de atuar em macrorregiões distintas, os dados aqui explorados nos mostram que a praça comercial de São Luís contava com alguns homens de negócio que se enquadravam nesse perfil.

Outra característica dos especuladores era a ação de realizar somente uma consignação por ano, comercializando uma mercadoria ou um número reduzido de mercadorias (FRAGOSO, 1998). Aqui, outra vez, temos um aspecto que diferencia os negociantes explorados dos pequenos traficantes eventuais: os dados analisados evidenciam que Antonio Meirelles e Antonio Pinto realizavam, pelo menos, duas viagens negreiras por ano; em 1822, o comendador aparece recebendo quatro embarcações com escravizados no porto de São Luís. Somente em 1823 Meirelles recebe apenas uma embarcação, no entanto, é necessário lembrar que esse ano foi marcado pelas refregas políticas da “adesão” do Maranhão à Independência brasileira. Ainda assim, se levarmos em consideração as viagens que não foram registradas³⁸ e o comércio interprovincial, podemos inferir que o número de expedições e escravizados traficados pelos negociantes tenha sido bem maior.

Conforme Luísa Cutrim (2023), sete tipos diferentes de embarcações costumavam circular nos portos maranhenses; entre os negociantes aqui explorados, podemos perceber a presença predominante de quatro delas: brigues, escunas, bergantins e galeras.

³⁸ Embora o banco de dados constitua-se como um meio riquíssimo para a análise dessa temática, as informações levantadas pelo projeto são limitadas e não conseguem abranger as expedições negreiras ocorridas entre 1514 e 1866 por completo, fato compreensível, tendo em vista a grandiosidade e a complexidade de tal intento. No próximo capítulo, por exemplo, exploraremos a atuação mercantil de José Rodrigues Roxo, negociante que não aparece nos registros do *Slave Voyages*, mas que figura como traficante de escravizados nas páginas do periódico *O Amigo do Homem* (1824-1827).

Ao analisar o registro de propriedade de embarcações dos negociantes da praça de São Luís, Luísa Cutrim (2023) observa que a maior parte deles aparecia como proprietários desses dois primeiros tipos: os brigues e as escunas eram naus que possibilitavam viagens a maiores distâncias, variando entre 130 a 180 toneladas. Para a autora, a característica dessas embarcações indica que tenham sido usadas para a exportação dos gêneros maranhenses (algodão e arroz); embora não fossem as mais indicadas para o comércio negreiro, nada impede que tenham sido utilizadas no transporte de escravizados – realidade que observamos nos três casos explorados. No século XIX, as naus mais adequadas ao tráfico de escravizados eram os bergantins e as galeras; essa última, aparece quase que predominantemente no comércio estabelecido por Caetano José Teixeira. Dentre as embarcações, as galeras eram aquelas de maior tonelagem e alcançavam as distâncias mais longas.

As naus utilizadas pelos negociantes evidenciam a natureza do comércio por eles realizado. Sua riqueza e importância mercantil podem ser observada no fato desses homens interessarem-se mais em serem proprietários de suas embarcações do que em fretá-las de terceiros (CUTRIM, 2023). A propriedade indica ainda que os comerciantes poderiam atuar de forma autônoma no mercado negreiro, e não apenas como consignatários (FRAGOSO, 1998) ou simples comissários.

Gabriel Pereira (2009, p. 68) é enfático ao declarar “a incapacidade dos negociantes locais em realizar o tráfico de escravos africanos para a região”, ideia que, diante do que fora apresentado, podemos afirmar que não correspondeu à realidade de uma parcela dos negociantes da praça comercial de São Luís. Esses homens, mesmo diante dos condicionantes estruturais do mercado negreiro, conseguiram se manter no ramo por vários anos, compondo um grupo restrito de grandes negociantes que integraram o “topo da hierarquia econômica da sociedade colonial” (FRAGOSO, 1998, p. 176).

2.3. Negócios, política e Independência

O *Espelho crítico-político...* de Garcia de Abranches (1822) evidencia a ascensão dos negociantes da região à vida pública. O fortalecimento das exportações e importações maranhenses e o crescimento da cidade de São Luís possibilitou a acumulação de poderio econômico nas mãos desse grupo, que logo se tornou essencial à economia do Maranhão. A semelhança de outras praças comerciais da América portuguesa, os negociantes do Maranhão

gradativamente alcançaram novas posições, integrando o círculo político maranhense e não se restringindo à atuação na esfera mercantil (CUTRIM, 2017). Conforme Antônia Mota:

Na capitania do Maranhão, quanto mais avança o oitocentos, mais ascendem à cena social os comerciantes. Marginalizados até bem pouco tempo, seu poderio econômico força os grandes proprietários rurais a aceitá-los e compartilhar com os mesmos o mando político na região (MOTA, 2007, p. 94).

Analizando os negociantes do Rio de Janeiro no período da transferência da corte portuguesa para a cidade, Théo Piñeiro (2003, p. 75) observa que os homens de negócio daquela praça souberam utilizar a necessidade de recursos que possuía a monarquia. Fortalecido desde a segunda metade do Setecentos, esse grupo financiou as altas despesas do Estado em troca de compensações, tais como “cargos, vantagens e privilégios”. Entretanto, essa realidade não se restringiu ao Rio de Janeiro, coexistindo, ao seu modo, para outras regiões, como o Maranhão.

Até os anos finais do século XVIII, eram os proprietários rurais os responsáveis por “socorrer o erário” maranhense. A partir do Oitocentos, com a consolidação do poder econômico dos negociantes, a administração provincial passou a depender gradativamente dos empréstimos realizados pelos homens de negócio da praça comercial de São Luís. “Se, anteriormente, as ajudas eram ‘gratuitas’ (...) tais socorros agora se submetiam, ao menos parcialmente, à lógica do capital mercantil” (GALVES, 2010, p. 125). Tais relações possuíam natureza *ancien regime*, em que a esfera mercantil era significativamente influenciada pela esfera política. Segundo João Fragoso (1998), o sucesso de determinados negociantes sobre seus concorrentes não se dava somente por fatores como melhor desenvoltura mercantil, mas relacionava-se, principalmente, as proximidades estabelecidas com os círculos políticos e as relações neles criadas.

Os “favores” prestados à administração provincial permitiam a esses homens acesso ao meio político (PEDREIRA, 1992). Assim como no Rio de Janeiro, parte dos mais importantes negociantes de São Luís organizaram-se no Corpo de Comércio e Agricultura, agrupamento representativo de seus interesses. Embora ordenados de modo informal, não constituindo uma sólida instituição, o Corpo de Comércio foi o principal responsável por tornar conhecidas as demandas dos negociantes junto ao governo provincial, aproximando ambos os círculos. Conforme Théo Piñeiro (2003), foi por meio desse agrupamento que os negociantes cariocas efetivamente fizeram-se ouvir. Ao atuarem em conjunto, os homens de negócio fortaleciam-se como grupo, ademais, tais corporações evidenciavam a preeminência que adquiria o capital mercantil na sociedade do Oitocentos.

O Corpo de Comércio do Maranhão foi composto por negociantes que atuavam na praça comercial de São Luís desde, pelo menos, o início do século XIX. A maior parte desses homens era natural de Portugal e, embora não formassem um grupo homogêneo, conformaram a elite mercantil da província. No Maranhão, o agrupamento recebeu forte influência de Antonio Meirelles; a maioria de seus integrantes possuía alguma ligação com o comendador. Entretanto, alguns homens de negócio que se opunham às ações políticas do negociante não integravam o Corpo de Comércio, fator que demonstra que nem todos os comerciantes da província se viam representados pelo agrupamento: para além dos objetivos mercantis, o Corpo atuou como forte definidor de grupos políticos (CUTRIM, 2013; 2023). Na província, o agrupamento envolveu-se no apoio à administração de Pinto da Fonseca (1819-1822) e à Junta de Governo (1822-1823) que lhe sucedeu, defendendo majoritariamente a manutenção dos laços com Portugal.

Vitoriosa em agosto de 1820, a Revolução Liberal do Porto não tardou a influenciar o além-mar português. No início de 1821, as transformações políticas que se desenrolaram em Portugal começaram a ser sentidas no Maranhão, de modo que, em 6 de abril do mesmo ano, a província “aderiu” ao liberalismo português. Marcelo Galves (2010) discorre sobre os motivos que levaram o Maranhão a enxergar na “adesão” ao movimento do Porto um caminho mais favorável: mais do que a influência da chegada das notícias sobre as “adesões” da Bahia, Pernambuco e Grão-Pará e Rio Negro ao liberalismo, o aspecto econômico possuiu importante peso na decisão da província. Os problemas vivenciados pela economia maranhense eram relevantes e fortes provocadores de sentimentos de mudança: safras ruins; quedas nos preços do algodão; crescente endividamento de agricultores e comerciantes locais; e baixa dos rendimentos da Alfândega e Inspeção eram alguns desses óbices, que chegaram a ser relatados por Pinto da Fonseca, governador da província do Maranhão, em ofício destinado ao ministro Thomaz Antonio de Villanova Portugal, em janeiro de 1821 (*Cartas diversas...*, BN, Ms, I - 31,29,41) e, posteriormente, ao rei D. João, em abril de 1821 (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 7, 6 mai. 1821, p. 4-6).

Outro fator basilar diz respeito aos tratados firmados entre Portugal e Inglaterra no âmbito do Congresso de Viena, aqui já abordados. Os acordos afetaram consideravelmente as lavouras maranhenses e contribuíram para o crescimento das dívidas dos fazendeiros locais junto aos negociantes portugueses; por parte desses últimos, havia uma expectativa de que as pressões inglesas pelo fim do tráfico negreiro fossem revertidas. Ademais, a instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro em 1808 assomou despesas consideráveis aos cofres maranhenses: tal como as demais províncias do Brasil, o Maranhão era responsável por sustentá-la, “nos anos

de 1816-1821, a metade (e às vezes três quartos da renda), era transferida para fora da capitania, contribuindo substancialmente para as despesas da Corte” (ASSUNÇÃO, 2000, p. 63).

Aos olhos desses proprietários maranhenses, a Revolução do Porto apresentou-se como uma forma de reverter o quadro econômico supracitado. A maior parte dos negociantes da província apoiou o movimento, baseados no que Galves (2010) denominou de “constitucionalismo de ocasião”. Na nova conjuntura, as Cortes Constitucionais instauradas em Lisboa assumiram o lugar de centro do poder e foram assim reconhecidas por determinadas partes do Reino Unido. Esse processo acelerou os ritmos da vida política, sobretudo a partir do estabelecimento da liberdade de imprensa (JANCSÓ; PIMENTA, 2000). No Maranhão, a primeira tipografia da província, a Tipografia Nacional do Maranhão, foi instalada em novembro de 1821, fruto direto dessas novidades constitucionais; a partir desse momento, os negociantes portugueses se fizeram representar publicamente, utilizando como um de seus principais meios as páginas do *Conciliador*. Ao publicizar posicionamentos políticos, o periódico evidenciou os grupos que apoiavam o constitucionalismo português, sendo um deles o Corpo de Comércio do Maranhão: mediante deputações e abaixo-assinados, os negociantes da praça comercial de São Luís empenharam-se na defesa dos laços com Portugal.

Nas primeiras edições do periódico, em abril de 1821³⁹, deputações em apoio à Revolução do Porto e à permanência de Pinto da Fonseca no cargo de governador da província foram publicadas. Assinadas por importantes nomes do círculo social maranhense, as deputações contavam com a colaboração de grande parte dos negociantes da província, dentre os quais se encontravam alguns dos traficantes aqui analisados: Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto e José Rodrigues Roxo⁴⁰, por exemplo, constavam entre os subscritores das deputações do Corpo de Comércio e Agricultura, da Companhia de Cavalaria Franca e do Regimento de Milícias (*O Conciliador do Maranhão*, n.º 5, 29 abr. 1821, p. 2-4).

O negociante Antonio José Meirelles foi um dos principais personagens envolvidos na organização da permanência de Pinto da Fonseca em seu cargo. Ações a esse respeito foram frequentemente denunciadas por Manoel Rodrigues de Oliveira⁴¹ nas páginas de seu periódico,

³⁹ O jornal circulou manuscrito, entre abril e novembro de 1821.

⁴⁰ Considerações acerca do tráfico negreiro realizado por José Rodrigues Roxo serão efetuadas no terceiro capítulo.

⁴¹ Natural da vila de Torres Novas, comarca de Santarém, Manoel Rodrigues de Oliveira estudou medicina na Universidade de Coimbra, sendo também bacharel em Filosofia. Na província do Maranhão, ocupou os cargos de físico-mor e cirurgião-mor do reino, além do posto de médico do Hospital Militar do Maranhão. Permaneceu em São Luís até outubro de 1826, data de seu falecimento, apenas quatro anos após a publicação da primeira edição do jornal *A Folha Medicinal do Maranhão*, em que atuava como redator (MARQUES, 1870).

A Folha Medicinal do Maranhão (1822)⁴². Embora as Cortes portuguesas só tenham estabelecido a obrigatoriedade da eleição de juntas provinciais em outubro de 1821, em janeiro e fevereiro do mesmo ano elas já haviam reconhecido a legitimidade das juntas eleitas no Grão-Pará e Rio Negro e Bahia, respectivamente – dessa forma, as juntas provinciais cumpriam a função de substituir o antigo sistema de capitães-generais (GALVES, 2010). No Maranhão, isto só ocorreu no início de 1822; até esse momento, a província assistiu às manobras políticas realizadas por Fonseca e seus apoiadores para que este se mantivesse no poder.

A Folha Medicinal denunciou energicamente essas manobras. Parte do grupo opositor ao ex capitão-general, Manoel Rodrigues de Oliveira não poupou críticas às medidas que classificou como anticonstitucionais, sendo uma boa parcela delas destinadas ao comendador: ao publicar a deputação referente ao Corpo de Comércio e Agricultura (assinada no início de 1821), Oliveira declarou que os dois negociantes que encabeçavam a subscrição – José dos Reis e Brito e Antonio José Meirelles – teriam sido os principais responsáveis pela eleição de Pinto da Fonseca. De acordo com o redator, ambos se encarregaram da função de “andar de porta em porta mendigando e recebendo os obsequiosos votos para a conservação do Ilmo. INTRUSO” (*A Folha Medicinal*, n.º 4, 1 abr. 1822, p. 31), abordando agricultores, comerciantes e algumas senhoras. O comendador teria ainda se valido do medo da sociedade maranhense, ao fazer se espalhar por São Luís a notícia de que estava para ocorrer um levante de escravizados, tal qual São Domingos, instaurando-se na cidade um clima de terror (*A Folha Medicinal*, n.º 8, 29 abr. 1822, p. 58). Em 13 de abril de 1821, Fonseca ganhou as eleições com 86 votos a seu favor; ao fim das votações, Meirelles apresentou ainda 270 assinaturas em apoio ao então governador, dando ao evento “ares de aclamação”.

Recordo que, consoante João Fragoso (1998), o sucesso mercantil da maioria dos negociantes do Oitocentos estava diretamente relacionado com as alianças políticas por eles estabelecidas. Ao comentar sobre o negociante Antonio Meirelles, Jerônimo de Viveiros (1954, p. 67) afirmou que este possuía uma contínua preocupação em “(...) manter a amizade com os Governadores e autoridades da Capitania”. Tal preocupação também pode ser observada em outros membros do Corpo de Comércio: mesmo após a deposição de Pinto da Fonseca, no início de 1822, as declarações de apoio por parte do agrupamento prosseguiram. Um ofício assinado

⁴² Redigida pelo médico Manoel Rodrigues de Oliveira, *A Folha Medicinal do Maranhão* começou a circular no ano de 1822, a partir da flexibilização do acesso à Tipografia Nacional do Maranhão, possibilitada pela instalação da junta de governo que substituíra Pinto da Fonseca no início daquele ano. Ainda que o periódico tenha feito clara oposição ao *Conciliador*, ao ex-governador e a figuras próximas a ele, vale ressaltar que Oliveira não era um simpatizante da causa emancipatória: o que seu impresso criticava era o “constitucionalismo de ocasião” de Fonseca e do grupo que lhe apoiava.

pelos integrantes do grupo foi publicado no *Conciliador*, com louvores a conduta do ex-governador, considerada por eles como “(...) inalterável, sempre admirável e digna de ser imitada por aqueles que assomam os grandes empregos e os cargos mais preeminentes” (*O Conciliador*, n.º 64, 20 fev. 1822, p. 2). O apoio prestado à Fonseca desde o início de sua administração, em 1819, poderia garantir a essas figuras contratos e outras formas de acesso ao erário.

A “adesão” das províncias do Norte às Cortes Constituintes expôs as divergências presentes no continente brasileiro, “até então confinadas às margens do espaço público” (JANCSÓ, 2005, p. 45). Desde o início da colonização, todos os caminhos que conectavam a colônia ao trono tinham como ponto de convergência a cidade de Lisboa. Entretanto, a vinda da família real e sua posterior instalação no Rio de Janeiro, em 1808, modificou radicalmente esse panorama, estabelecendo um novo ordenamento que substituiu o antigo centro do poder do império português – Lisboa – por outro – o Rio de Janeiro. A nova dinâmica política levou ao estabelecimento de uma hierarquia entre províncias que anteriormente se relacionavam de forma horizontal, alterando o tradicional equilíbrio entre as diferentes partes do Brasil (JANCSÓ; PIMENTA, 2000). Tal subordinação ao Rio de Janeiro trazia:

(...) para além de questões de precedência e similares, em si relevantes para homens do Antigo Regime, problemas muito objetivos envolvendo distâncias a percorrer para chegar ao Trono, destinação de receitas fiscais, número de empregos e cargos a serem preenchidos, e muitos outros de semelhante conteúdo prático (JANCSÓ, 2005, p. 34).

Uma vez que a distância entre São Luís e Lisboa era significativamente menor quando comparada ao Rio de Janeiro (ASSUNÇÃO, 2005), a manutenção dos laços com a metrópole portuguesa se fazia mais vantajosa, pois facilitava aspectos como trocas comerciais e acesso às instâncias de poder.

Nesse sentido, percebe-se que, especialmente a partir do início do século XIX, os vínculos da província com Portugal se fortaleceram e a instalação da corte no Rio de Janeiro acabou por reforçar esses laços. Ainda que a vinda da família real tenha de certo modo dinamizado a economia maranhense, os fatores atrelados a essa mudança, tais como o aumento dos tributos, a concorrência das firmas inglesas, as pressões pelo fim do tráfico negreiro e o endividamento dos proprietários rurais, foram sentidos de forma diferente pelas províncias mais distantes do novo centro do poder político. No Rio de Janeiro, a corte não hesitou em oferecer compensações aos negociantes cariocas, expressas em honrarias, bens de prestígio, dentre outros ressarcimentos que estavam diretamente ligados ao que Maria Odila Dias (1986) definiu

como “enraizamento de interesses”. Tal enraizamento é basilar na compreensão do apoio dos traficantes do Rio de Janeiro ao projeto de Independência, e, noutra via, a inexistência de compensações para os traficantes do Maranhão é uma das explicações para a recusa destes à Independência.

Notícias sobre o projeto político de Independência capitaneado pelo Centro-Sul, bem como a “adesão” de algumas províncias a ele, começaram a chegar no Maranhão a partir de 1822. Entretanto, desde a Revolução do Porto, as resistências a qualquer projeto de independência, ainda que no sentido de autonomia, pareciam evidentes; diante do projeto do Rio de Janeiro, essa convicção não mudou. Quando o movimento independentista avançou em direção ao Norte, o Maranhão optou pela resistência. Em meio aos embates que se seguiram, fica claro o posicionamento dos negociantes portugueses, principalmente daqueles que atuavam na praça comercial de São Luís, em prol dos laços com Portugal. Uma vez que a “adesão” à Independência pouco se relacionava com os interesses comerciais desse grupo, foi forte a oposição empreendida ao projeto separatista.

Conforme Gladys Ribeiro (1997), o aspecto econômico esteve no cerne dos debates sobre a Independência. Enquanto os negociantes do Rio de Janeiro enxergavam no separatismo a possibilidade de preservar seus privilégios mercantis e as suas propriedades, a lógica das províncias do Norte estava em desprender-se do domínio da corte, visto que eram as relações comerciais com Portugal que dinamizavam suas economias. Desse modo, o posicionamento dos negociantes portugueses da praça comercial de São Luís relacionava-se com os seus interesses comerciais e não com uma possível discussão sobre identidade nacional (CUTRIM, 2023). Ao passo que a situação política se agravou no início de 1823, multiplicaram-se as medidas tomadas pelos negociantes do Maranhão para fazer oposição às tropas independentistas que avançavam em direção à província. Os “custos de guerra” foram arcados pelos mais importantes comerciantes da região, principais interessados na conservação da ordem vigente. Destaca-se que, posteriormente, essas atitudes foram julgadas como “antibrasileiras” e utilizadas no calor das refregas políticas que marcaram o pós-Independência contra esses personagens.

No início de 1823, o Corpo de Comércio do Maranhão foi um dos principais patrocinadores da festa de juramento à Constituição portuguesa. Realizada no dia 12 de janeiro, a festividade contou com a presença dos militares e negociantes de São Luís e ocorreu em meio a grande pompa⁴³. O evento parece ter sido motivado pela proximidade das tropas

⁴³ A edição n.º 158 do *Conciliador* oferece detalhes sobre a organização e a realização da festividade.

independentistas, à medida que estas avançavam sobre os territórios do Ceará e Piauí, levaram a organização de doações de sacas de arroz para o sustento das tropas que defendiam o Maranhão; a subscrição responsável por arrecadar as doações convocava todos aqueles “possuídos de puro sentimento de salvar esta província” (*O Conciliador*, n.º 166, 12 fev. 1823, p. 3) e fora atendida por 94 doadores. Dentre eles encontravam-se os traficantes Antonio José Meirelles (um dos organizadores da arrecadação e também um dos maiores doadores), José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior⁴⁴. José Rodrigues Roxo serviu ainda como alferes na Companhia de Voluntários Constitucionais, também organizada em virtude da proximidade dos independentistas (*O Conciliador*, n.º 169, 22 fev. 1823, p. 3).

Frente aos avanços das tropas do Sul, a Junta Governativa⁴⁵ do Maranhão conseguiu manter os principais territórios integrados até o início de 1823. Esperançosos, as autoridades e negociantes do Maranhão aguardavam a chegada de tropas portuguesas que colaborassem com a contenção dos inimigos e com a provisão de suprimentos. Contudo, elas nunca chegaram. Condições como o regresso do absolutismo na metrópole, em junho de 1823, o cerco a São Luís no mesmo período e a vitória das forças independentistas no Piauí e Ceará tornaram a Independência uma realidade cada vez mais tangível. Ademais, a aproximação dos independentistas das fazendas produtoras de algodão levou os fazendeiros a optarem pela “adesão”, percebendo nela uma possibilidade de reorientarem suas conjunturas políticas e sociais. Quando a esquadra do almirante Cochrane⁴⁶ aportou nos mares maranhenses, todo um cenário favorável à “adesão” já havia sido construído (ASSUNÇÃO, 2005). Assim, em 28 de julho de 1823, o Maranhão “aderiu” à Independência do Brasil.

A “adesão” do Maranhão à Independência do Brasil inaugurou uma conjuntura adversa para a maioria dos negociantes da província. A destituição da Junta de Governo presidida pelo bispo D. Fr. Joaquim de Nossa Senhora de Nazaré, logo após a “adesão”, levou a um rearranjo do poder político provincial: nesse cenário, perderam espaço as figuras ligadas ao capital mercantil e ascenderam ao poder os proprietários rurais da região do Vale do Itapecuru e outros personagens pertencentes a elite política de São Luís (ARAÚJO, 2018). A capitulação também

⁴⁴ Considerações acerca do tráfico negreiro realizado por João José de Almeida Júnior serão traçadas no terceiro capítulo.

⁴⁵ Eleita em fevereiro de 1822, a Junta substituiu Pinto da Fonseca no comando da província. Permaneceu no poder até julho de 1823, sendo extinta com a “adesão” da província à Independência do Brasil.

⁴⁶ Consoante Matthias Assunção (2005, p. 351), “alguns manuais de história tendem a atribuir a adesão do Maranhão à Independência unicamente à chegada da esquadra imperial sob as ordens de Lord Cochrane”, desconsiderando os demais fatores (acima pontuados) que contribuíram para a decisão da província pela “adesão”.

teve por característica o sentimento de “antilusitanismo”, despertado na maior parte dos “brasileiros”⁴⁷ da província.

Desde a sua chegada ao Maranhão, em 26 de julho de 1823, o almirante Cochrane efetuara a prática dos sequestros de bens⁴⁸ “portugueses”. Em ofício destinado ao governador das armas da província, Agostinho Antonio de Faria, ainda naquele mês, assegurou que se esforçaria para proteger “as pessoas, e bens dos cidadãos do Maranhão, com exceção daquela qualidade de bens que em se provando pertencer ao inimigo, ficará sujeito a decisão dos Tribunais de Sua Majestade Imperial” (*Gazeta Extraordinária*, n.º 5, 12 ago. 1823, p. 3). Na província, os sequestros realizados por Cochrane tiveram como principal alvo os negociantes da praça de São Luís que mantinham relações comerciais com as cidades de Lisboa e do Porto. No período em que permaneceu no Maranhão, 19 embarcações foram apreendidas: “17 que já se encontravam fundeadas no porto e outras duas que chegaram após as forças imperiais já estarem estabelecidas” (GALVES; ARAÚJO, 2023b, p. 165). Mesmo com a partida do almirante em setembro de 1823, os sequestros perduraram até o fim daquele ano e tornaram a acontecer quando Cochrane retornou ao Maranhão, em novembro de 1824.

Os dias que sucederam à “adesão” à Independência também foram marcados por outras formas de perseguições aos “portugueses”, expressas, principalmente, em lustros, arrombamentos de casas e prédios comerciais, saques, espancamentos e assassinatos (ASSUNÇÃO, 2005). A maioria dos “portugueses” também foi demitida dos cargos públicos que ocupavam, prática recorrente a partir de setembro de 1823:

Apresentada pela Junta como ação de “extrema necessidade”, a destituição de todos os empregados públicos portugueses e a substituição destes por “filhos do país”, era defendida como condição primária para a consolidação do novo sistema, pois representava ainda uma espécie de extermínio dos males e opressões vividos naqueles tempos, que aos olhos dos habitantes da Província, a saber, os “brasileiros”, nasciam da condição privilegiada dos portugueses que dominavam os principais empregos Cívicos e Militares (ARAÚJO, 2018, p. 101).

⁴⁷ A emancipação brasileira e a construção do Estado nacional suscitou não só a necessidade de diferenciar-se da passada metrópole, mas também de redefinir as noções de “brasileiro” e “português”; longe de se limitarem apenas aos locais de nascimento, os termos passaram a indicar posicionamentos políticos, como modo de frisar as divergências existentes entre os antigos membros do Reino Unido português (RIBEIRO, 2007; ROWLAND, 2003).

⁴⁸ Um dos modos de estabelecer diferenciações entre “brasileiros” e “portugueses” ocorreu ainda durante o período das chamadas guerras de independência. Em 11 de dezembro de 1822, o governo de D. Pedro I instituiu o sequestro de bens dos “portugueses”: “seriam passíveis de sequestro as mercadorias existentes nas alfândegas pertencentes aos súditos do reino de Portugal; todas as mercadorias, ou as suas importâncias que existissem em poder de negociantes deste Império; todos os prédios rústicos e urbanos que estivessem nas mesmas circunstâncias; e, finalmente, as embarcações ou parte delas que pertencessem a negociantes daquele reino” (ARAÚJO, 1836, t. 3, p. 367 apud RIBEIRO, 2007, p. 400). A ação foi justificada pela necessidade de garantir a segurança do império. Além de demarcar diferenças, o decreto visou instigar inimizade nos meios políticos e comerciais.

Ainda nesse mês, os “brasileiros” da província reuniram-se em Câmara Geral para deliberar sobre os últimos acontecimentos. Na reunião, visando atender aos desejos dos militares e do povo, foi estabelecida a “pronta expulsão da cidade de São Luís de alguns portugueses que haviam sido notavelmente opostos ao sistema de Independência e que eram capazes de perturbar o sossego público” (VIEIRA DA SILVA, 1972, p. 197-198). Dentre os expulsos encontravam-se os traficantes Antonio José Meirelles e João José de Almeida Júnior, assim como outros personagens ligados ao comércio. Parte desses negociantes eram credores das lavouras maranhenses; com as expulsões, as enormes dívidas dos proprietários rurais (alguns deles integrantes da nova junta de governo) foram suspensas, ainda que temporariamente (GALVES, 2010). Desse modo, nota-se que o “antilusitanismo” que marcou as disputas ocorridas no Maranhão no pós-Independência, por vezes, apenas travestiu querelas políticas e econômicas de ordem local.

Nos anos de 1825 e 1826, tais refregas perderam força momentaneamente. Sob a égide do governo de Pedro José da Costa Barros, muitos desses “portugueses” retornaram à província, sendo gradativamente restabelecidos aos cargos públicos e ao controle da praça comercial de São Luís.

Capítulo 3. Pós-Independência no Maranhão: os negociantes “portugueses” no império brasileiro

O pós-Independência instituiu no Maranhão uma conjuntura até então não vivenciada pelos “portugueses”; outrora ocupantes de espaços de prestígio, esses indivíduos passaram a sofrer com a gradual obliteração de suas posições políticas e socioeconômicas. Entretanto, os prejuízos sofridos por essas figuras – expressos, especialmente, pelos sequestros de bens, demissões e expulsões – geraram prejuízos à própria economia provincial: uma vez que eram os negociantes “portugueses” da praça comercial de São Luís os principais responsáveis pelo controle do crédito mercantil e o financiamento da produção, a ausência deles logo se fez sentir.

No pós-Independência, o comércio com Portugal, “mola estrutural das atividades econômicas em São Luís” (ARAÚJO, 2018, p. 62), foi temporariamente paralisado pela política de aprisionamento de embarcações estabelecida por Cochrane desde a sua chegada ao Maranhão. Noutra via, o comércio negreiro também sofreu reveses: como se verá, a quantidade de escravizados que adentraram a província no pós-Independência não se compara aos números vistos antes do 28 de julho; as próprias rotas mercantis do tráfico de cativos foram alteradas e as viagens negreiras, com destino ao Maranhão, demoraram a ser retomadas. Nesse sentido, é interessante perceber como a situação da província maranhense, onde os negociantes efetivamente fizeram resistência ao separatismo político, se diferencia da do Rio de Janeiro, em que o “enraizamento de interesses” (DIAS, 1986) levou os negociantes fluminenses a lutarem em favor da Independência: naquela praça comercial, a entrada de escravizados atingiu seu pico entre os anos de 1826-1830 (FLORENTINO; GÓES, 1997).

Em 1825, as refregas políticas que caracterizaram o Maranhão no pós-Independência perderam força momentaneamente. Fatores como a assinatura do Tratado de Reconhecimento da Independência em 1825 e a presidência de Pedro José da Costa Barros, iniciada em 31 de agosto daquele ano, propiciaram o gradual retorno e acomodação dos “portugueses” à vida pública provincial; em pouco tempo, esses velhos personagens foram restabelecidos aos antigos cargos políticos e ao controle das atividades econômicas do Maranhão. É a partir desse cenário que, por meio das páginas dos periódicos *O Amigo do Homem* (1824-1827) e *A Bandurra* (1828), conseguimos apreender de forma breve a participação de dois importantes negociantes do Corpo de Comércio no tráfico de escravizados: a saber, José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior.

A reintegração dos “portugueses” ao Maranhão pode ser notada mais efetivamente na festa de aclamação ao imperador, realizada na província no ano de 1826. Os detalhes acerca

dos preparativos e organização da festividade foram registrados pelo folheto *A fidelidade maranhense* (1826), relato que nos permite entrever que as comemorações provinciais foram marcadas por algumas particularidades: mormente, somente após quatro anos da “adesão” – e, ressalta-se, depois do reconhecimento da Independência brasileira por parte de Portugal em 1825 – o Maranhão saudava a D. Pedro I; diferentemente de outras províncias, em que o repúdio aos colonizadores caracterizou os eventos realizados, no Maranhão, o imperador celebrado aproximou-se muito mais dos “portugueses” do que dos “brasileiros” (GALVES, 2010). Não por acaso, o Corpo de Comércio do Maranhão atuou como um dos principais organizadores e patrocinadores da festividade, com alguns integrantes do agrupamento, presentes entre os expulsos de 1823, destacando-se pelas contribuições realizadas.

Desse modo, o presente capítulo objetiva assimilar como os prejuízos sofridos pelos negociantes “portugueses” da praça comercial de São Luís afetaram a economia maranhense, bem como apreender as alterações vivenciadas pelo tráfico negreiro realizado na província em meio a nova conjuntura política; visa ainda compreender o momento de retorno dos negociantes “portugueses” ao Maranhão, a partir de 1825, e sua gradual reintegração à vida política e econômica da província. Para tal, abordo em um primeiro momento, a política de apresamentos instituída por Cochrane no Maranhão desde 1823 e os desdobramentos desta para a economia provincial; para pensar o modo como o pós-Independência afetou o tráfico de escravizados, me baseio outra vez no banco de dados do *Slave Voyages*. Em seguida, discorro sobre como o Tratado de Reconhecimento da Independência, assinado em 1825, e a presidência de Pedro José da Costa Barros facultaram o retorno dos “portugueses” à província – incluso nomes importantes do comércio maranhense – e a reintegração destes aos antigos cargos públicos e ao controle das atividades econômicas provinciais – como o tráfico negreiro, observado por meio dos negócios estabelecidos por José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior. Para tanto, utilizo como fonte os periódicos *O Amigo do Homem* (1824-1827), *A Bandurra* (1828) e o folheto *A fidelidade maranhense* (1826).

3.1. Apresamentos, economia provincial e fluxo de escravizados no Maranhão pós-Independente

Desde a instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII, o financiamento da produção maranhense passou gradativamente ao controle dos agentes de comércio da Companhia; mesmo após a extinção desta, em 1778, tal controle permaneceu nas mãos dos negociantes aqui estabelecidos. No início

do Oitocentos, a partir da consolidação do poder político e econômico desses agentes e da Abertura dos Portos, em 1808, o domínio do crédito voltado para a produção e para o comércio esteve, principalmente, nas mãos dos negociantes portugueses e ingleses que atuavam na praça comercial de São Luís. Esse predomínio foi estimulado pelo crescimento do sistema do Atlântico Sul português, que fomentou a intensificação da prática do tráfico negreiro e das produções mercantis que necessitavam do contínuo abastecimento do fluxo de homens (FRAGOSO; FERREIRA; KRAUSE, 2013).

Dentre os homens de negócio envolvidos no comércio transatlântico, os traficantes de escravizados destacavam-se como os maiores responsáveis pela reprodução da economia colonial. Conforme João Fragoso e Manolo Florentino (1993), a atividade desenvolvida pelos traficantes era mais complexa do que apenas a mera reposição da mão de obra africana escravizada. Para os autores, eram esses negociantes que estruturavam a base do mercado externo por meio do desenvolvimento de redes de crédito e relações comerciais nos portos da América portuguesa. Se o tráfico de escravizados significava a reposição física das relações sociais dependentes do escravismo na colônia (FRAGOSO, 1998), em certa medida, controlar o tráfico daria a esses homens de negócio poder e/ou significativa influência sobre essas relações. Ademais, o domínio exercido por esses negociantes sobre o crédito mercantil lhes concedia direto controle sobre o financiamento da produção.

Uma vez que as atividades de cunho mercantil demandavam investimentos maiores do que os despendidos pela produção agrícola, apenas aqueles situados no topo da hierarquia de fortunas conseguiam fazê-lo. Desse modo, tanto a acumulação quanto o controle do crédito mercantil eram operações realizadas por poucos, mais especificamente por uma restrita elite de negociantes (FRAGOSO, 1998).

Nesse sentido, a conjuntura dos negociantes portugueses da praça comercial de São Luís que, nas primeiras décadas do século XIX, conseguiram ascender política e economicamente, modificou-se radicalmente com a “adesão” da província à Independência brasileira, em julho de 1823. Além de prejudicados por medidas que marcaram o pós-Independência e a construção do Estado nacional, tais como a instituição dos sequestros de bens e as demissões dos cargos públicos, muitos desses homens de negócio foram expulsos do Maranhão por decisão da Câmara Geral de 15 de setembro de 1823. Como já discutido, a expulsão de personagens ligados ao financiamento da lavoura e à antiga administração portuguesa propiciou um reposicionamento das forças políticas. Em contrapartida, os prejuízos sofridos pelos

negociantes portugueses angariaram prejuízos à própria economia provincial, como elenca Marcelo Galves:

Ainda que possa se considerar um exagero a imagem de uma província “sem capitalistas” e entregue à “população” liderada por Bruce, como reiterado na imprensa da Corte, é inegável que aqueles considerados como “portugueses” sofreram inúmeros reveses, **abalando o comércio e parte do crédito que financiava a lavoura** (GALVES, 2010, p. 258, grifo meu).

Também é possível afirmar que a economia provincial foi afetada pela política dos sequestros de bens, visto que grande parte das propriedades pertencentes aos “portugueses” foi apreendida pelo almirante Cochrane, na qualidade de “presas de guerra”. Dezesete embarcações que se encontravam ancoradas no porto de São Luís foram confiscadas pelo almirante logo na sua chegada à província, em 26 de julho de 1823, e mais duas o foram quando aportaram após o estabelecimento das forças imperiais no Maranhão (GALVES; ARAÚJO, 2023b).

A respeito, há mais detalhes no registro deixado pelo frei Manuel Moreira da Paixão e Dores, que acompanhou a esquadra de Cochrane:

Segundo o capelão da Esquadra Imperial, frei Manuel Moreira da Paixão e Dores (1972, p. 255), foram apresadas as seguintes embarcações: a corveta *Pombinha*, as galeras *Borges Carneiro*, *Ventura Feliz* e *Feliz Ventura*, as escunas *Delfina* e *Maria*, o brigue *Oriente* “com 280 escravos que se venderam”, a galera *Sociedade Feliz*, os brigues *Bela Aliança* e *S. José das Laranjeiras*, as escunas *Glória* e *Toninha*, a sumaca *Libertina*, os brigues *Nelson* e *Caçador*, a escuna *Emília* e o brigue de guerra *Infante D. Miguel*. O registro é de 1823 (PAIXÃO E DORES, 1972, p. 255 apud GALVES; ARAÚJO, 2023b, p. 165).

Cabe ressaltar que a galera *Feliz Ventura*, acima citada pelo capelão, é apontada pelos registros do banco de dados do *Slave Voyages* como pertencente ao traficante Antonio José Pinto, como demonstra uma viagem realizada pela embarcação em direção à província do Maranhão no ano de 1819, em que desembarcou 162 escravizados.

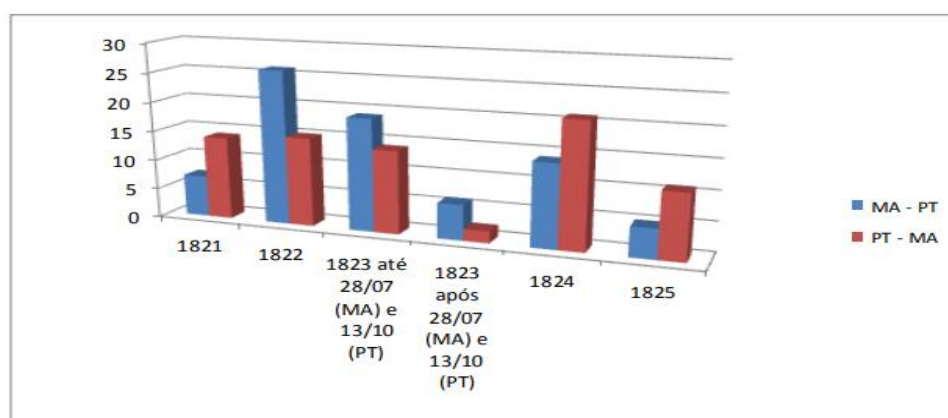
Em outubro de 1823, o brigue *Fernandes Thomaz*, pertencente a José Gonçalves Teixeira e ao traficante Antonio José Meirelles, foi apresado por ordens de Cochrane, enquanto cursava a rota Lisboa – São Luís (PEREIRA, 2009), fato que demonstra que, mesmo após a partida do almirante da província, em setembro de 1823, os confiscos continuaram a acontecer. Seu retorno ao Maranhão, em fins de 1824, suscitou ainda novos apresamentos: conforme correspondência escrita por José Rodrigues Roxo ao negociante lisboeta João Paulo Cordeiro, de quem era correspondente comercial, a escuna *Maria* e a galera *Imperador Alexandre* haviam sido confiscadas pelo almirante naquele mesmo período (ROXO apud PEREIRA, 2009, p. 108),

informação confirmada por Cochrane, em março de 1825, em correspondência destinada ao ministro do Estado dos Negócios da Marinha. Além dessas embarcações, o almirante declarou ainda que havia apresado o bergantim *Joaninha* e a escuna *Dido* (Ofício de Cochrane ao ministro do estado dos Negócios da Marinha, 1825 apud GALVES; ARAÚJO, 2023b, p. 167-168).

Em meio à política dos sequestros de bens “portugueses”, as relações comerciais da província com Portugal foram seriamente afetadas. Segundo Roni Araújo (2018, p. 62), “a mola estrutural das atividades econômicas em São Luís girava em torno das transações comerciais Maranhão-Portugal”. Parte das embarcações apresadas por Cochrane em sua chegada à província pertenciam a negociantes estabelecidos na antiga metrópole, e todas as que deixaram Portugal antes do dia 13 de outubro – data em que as notícias sobre a “adesão” do Maranhão à Independência alcançaram o outro lado do Atlântico – também foram apreendidas. Dessa forma, não é estranhável que o temor dos sequestros tenha paralisado o comércio entre os dois lados por um certo período; até fevereiro de 1824, viagens comerciais de Portugal com destino ao Maranhão deixaram de ser realizadas (ARAÚJO, 2018).

Ao analisar correspondências que abordavam de algum modo o estado do Maranhão naqueles primeiros meses do pós-Independência, Roni Araújo (2018, p. 62-63) evidencia que, devido à falta de embarcações, o comércio maranhense encontrava-se “estagnado” e “completamente perdido”. Cruzando os dados encontrados em documentos do Arquivo Histórico Ultramarino e nos registros de entrada e saída de embarcações publicizados nos periódicos *Gazeta de Lisboa* e *O Conciliador*, o autor chega a seguinte análise da movimentação portuária Maranhão-Portugal e Portugal-Maranhão, entre os anos de 1821 e 1825.

Gráfico 3 - Movimentação portuária Maranhão-Portugal / Portugal-Maranhão



Fonte: Roni César Andrade de Araújo (2018, p. 64).

Observa-se que, até 28 de julho de 1823, data da “adesão” da província à Independência, as trocas comerciais entre Portugal e Maranhão seguiam um fluxo de crescimento. Esse fluxo é drasticamente interrompido na segunda metade daquele ano, com apenas duas embarcações saindo de Portugal em direção ao Maranhão nos primeiros meses do pós-Independência e seis partindo da província com destino a Portugal. Somente em 1824 as relações comerciais entre ambas as partes foram retomadas, aparentemente estimuladas pela ausência de Cochrane e pela diminuição da prática dos confiscos de bens.

Nesse sentido, também é imprescindível pensar como o abalo nas relações Portugal-Maranhão afetou o comércio de escravizados. Conforme os dados do *Slave Voyages*, das 129 viagens negreiras com destino ao Maranhão, realizadas entre os anos de 1800 e 1823, 70 tinham como porto de partida a cidade de Lisboa, o que corresponde ao total de 54% das viagens. Nos anos que se seguiram, o banco de dados registra apenas dois negreiros saindo de Lisboa e descarregando escravizados no Maranhão: a escuna *Carolina*, em 1826, e o *Nicolau Augusto*, em 1827. É importante ressaltar que a Convenção de 1817 também definia como tráfico ilícito toda embarcação negreira de bandeira portuguesa que comercializasse com localidades de fora do domínio luso: assim sendo, a partir de 1822, com a declaração da Independência ou, sem perspectiva legalista, com o reconhecimento desta por parte de Portugal, em 1825 (RODRIGUES, 2017), os portos do Brasil (inclusive os maranhenses) classificavam-se como ilícitos para o comércio negreiro.

Consoante Jaime Rodrigues (2017), embora as autoridades portuguesas soubessem da ilegalidade da prática, entre os anos de 1822 e 1828 a Junta de Comércio lisboeta continuou a

emitir passaportes para os negreiros que tinham por destino os portos brasileiros, como forma de blindar seus traficantes com alguma legalidade. Como observado no Gráfico 3, a partir de 1824 as trocas comerciais entre Maranhão e Portugal foram restabelecidas; haja vista a magnitude do comércio negreiro empreendido entre ambas as partes antes do 28 de julho de 1823, e o quão lucrativo esse mercado era para os traficantes nele envolvidos, é possível conjecturar que no pós-Independência essa relação comercial não tenha sido totalmente rompida⁴⁹. Talvez essa tenha sido uma das razões que levaram os negociantes de Portugal a manifestar o desejo de retomar as trocas comerciais com o Maranhão no ano de 1824. Certo é que, para além dos cofres da província, os sequestros de bens também acarretaram prejuízos à própria economia portuguesa (ARAÚJO, 2018).

Conquanto uma quantidade significativa de embarcações tenha sido confiscada por Cochrane, esses não foram os únicos bens atingidos pelos sequestros. Em outubro de 1823, a junta de governo do Maranhão, em ofício dirigido a D. Pedro, relatou os apresamentos de escravizados realizados pelo almirante: grande parte desse contingente havia sido tomado de seus senhores pelo governo provincial para que servissem nas forças que combatiam os independentistas; após a “adesão”, foram considerados por Cochrane como “boas presas”, embora a maioria pertencesse a indivíduos politicamente identificados como “brasileiros”. Outrossim, alguns cativos que atribuíram sentidos próprios⁵⁰ à noção de Independência e refugiaram-se na nau Pedro I também foram apresados pelo almirante⁵¹ (Ofício da junta do governo a D. Pedro, narra de forma detalhada..., 1823 apud GALVES; ARAÚJO, 2023a, p. 46). O relato do capelão da esquadra imperial, frei Manuel Moreira da Paixão e Dores, anteriormente citado, informa ainda que o brigue *Oriente*, uma das embarcações confiscadas por Cochrane, abarcava “280 escravos que se venderam” (PAIXÃO E DORES, 1972, p. 255 apud GALVES; ARAÚJO, 2023b, p. 165). Ao incidir sobre os escravizados, o sequestro de bens também causou danos a esse comércio.

As estimativas do *Slave Voyages* mostram uma considerável queda no número de escravizados que adentraram a província após o ano de 1823 (Tabela 1). A partir desse período,

⁴⁹ Embora o banco de dados do *Slave Voyages* registre apenas duas embarcações lisboetas traficando com o Maranhão no pós-Independência, relembro que as informações do projeto são limitadas e não conseguem abranger o todo das expedições negreiras realizadas no período em questão.

⁵⁰ Parte dos escravizados do Maranhão associou a ideia de Independência às noções de “liberdade” e “fim do cativeiro”; entre 1821 e 1822, por exemplo, cantos de sedição entoados por pretos provocaram prisões. Para Marcelo Galves, proibidos ou não, escravizados e libertos orbitavam os espaços de discussão política, como as praças públicas, portanto, também vivenciaram as modificações políticas daquele período e não estavam alheios aos debates estabelecidos (GALVES, 2010, p. 153-154, 226).

⁵¹ “No que se refere a este último grupo, Cochrane deixou ao Governo ordens para que indenizasse os seus senhores” (ARAÚJO, 2018, p. 98).

observa-se que as rotas até então frequentemente realizadas sofreram uma mudança significativa: a maioria das viagens com direção ao Maranhão, que antes iniciavam em portos de Portugal, passou a ter como ponto de partida os portos localizados no Brasil e/ou em África.

Não há registros para o ano de 1824, o que pode estar diretamente associado à expulsão de alguns negociantes portugueses do Maranhão: relembro que entre os expulsos havia traficantes de peso, como Antonio José Meirelles e João José de Almeida Júnior. Embora haja uma retomada desse mercado a partir de 1825 – momento em que os portugueses começam a retornar à província – observa-se que as entradas de cativos são inferiores quando comparadas aos anos que antecederam a “adesão” à Independência. Ademais, ao comparar esses dados com a conjuntura comercial do Rio de Janeiro, nota-se uma profunda divergência: naquela praça, onde o “enraizamento de interesses” (DIAS, 1986) levou os negociantes cariocas a posicionarem-se em favor do processo de Independência, a taxa média anual da entrada de escravizados – que entre os anos 1816 e 1818 recuperou-se de um acentuado declínio – manteve-se estável até 1825 (com exceção do ano de 1823, em virtude dos reveses da separação), alcançando o pico em 1826-1830 (FLORENTINO; GÓES, 1997).

Na década de 1820, a insegurança dos proprietários do Brasil em relação ao tráfico negreiro cresceu consideravelmente, a começar do afunilamento das leis que controlavam esse mercado, até aos acontecimentos que desencadearam na Independência, o futuro do tráfico de cativos tornou-se incerto: “na letra da lei, nada impedia à nova nação traficar ao norte ou ao sul do Equador. Contudo, a necessidade de obter o reconhecimento internacional tornava insustentável a posição dos traficantes sediados no Brasil” (FLORENTINO; VILLA, 2016, p. 9-10). Além do mais, o separatismo de 1822 abriu uma porta por onde os britânicos passaram a exercer forte pressão diplomática para restringir a escravidão. A Independência modificou completamente a reprodução do escravismo no Brasil, de modo que uma forte ruptura se deu entre a escravidão do período colonial e aquela que passou a ser praticada no período nacional (MARQUESE; SALLES, 2016).

3.2. A reinserção dos negociantes “portugueses” no Maranhão pós-Independente e a festa de aclamação ao imperador, D. Pedro I

Os portugueses que optaram por permanecer no Maranhão após a “adesão” à Independência tornaram-se, legalmente, brasileiros. Em teoria, todo português nascido na antiga metrópole, que estivesse morando no Brasil durante a Independência, poderia se

naturalizar se assim desejasse⁵² – “mesmo se mais por conveniência do que por convicção” (ASSUNÇÃO, 2005, p. 369). Desse modo, os dias que se seguiram ao 28 de julho de 1823 foram marcados por cerimônias de juramento à Independência e à Constituição (essa última a partir de maio de 1824) que visavam, entre outros pontos, construir certa noção de unidade em torno da figura do imperador D. Pedro I e da família real “brasileira”, assim como criar laços entre a população maranhense e o novo império. Entretanto, na província, somente em 1825 os juramentos começaram a ser efetivamente procurados, aparentemente instigados pela proximidade das eleições e pela portaria imperial que exigia informações sobre aqueles que haviam jurado a Constituição (GALVES, 2011b).

Entre 1825 e 1826, os conflitos políticos que caracterizaram o pós-Independência no Maranhão perderam força momentaneamente, alterando a configuração social da província: os “portugueses” que até então se viram obrigados a deixar o Maranhão, passaram a retornar e a ser gradualmente restabelecidos aos cargos políticos e ao controle das atividades econômicas. Recordo que, em 1825, o Tratado de Reconhecimento da Independência foi assinado entre Brasil e Portugal, fator propício à acomodação desses “portugueses” à nova conjuntura. Ademais, a presidência de Pedro José da Costa Barros⁵³, iniciada em 31 de agosto de 1825, acelerou esse processo de reintegração: em comunicação com D. Pedro I, o presidente mostrou-se favorável à portaria de 14 de outubro de 1825, que ordenava a restituição de alguns “portugueses” aos seus antigos cargos públicos, observando que, no cenário estabelecido pelo Tratado de Paz e Aliança entre Brasil e Portugal (1825), os aspectos a serem considerados deveriam ser as provas públicas de fidelidade ao império do Brasil e não questões outras como o local de nascimento (ARAÚJO, 2018). Essa conjuntura de retorno dos “portugueses” também foi comum a outras partes do Brasil, aparentemente encorajados pelo que ocorria no Rio de Janeiro, onde a velha elite “portuguesa” crescia em influência sobre o imperador (ASSUNÇÃO, 2005).

Antes mesmo da posse de Costa Barros, observa-se o retorno de algumas figuras emblemáticas à província. Como exemplo, citamos o comendador Antonio José Meirelles, que rapidamente retomou o controle de suas atividades comerciais: em março de 1825, o negociante foi encarregado de trazer de Liverpool “cinquenta toneladas de carvão de pedra” para o

⁵² A naturalização, contudo, não impediu que medidas violentas contra os agora “brasileiros adotivos” e contra os seus bens continuassem a ocorrer na província (ASSUNÇÃO, 2005). Tais refregas só acalmariam, momentaneamente, a partir de 1825.

⁵³ Pedro José da Costa Barros nasceu no Ceará no ano de 1779 e foi eleito deputado às Cortes portuguesas e, mais tarde, à Assembleia Constituinte em 1823. Além do Maranhão (1825-1828), ocupou por breve período o cargo de presidente da província do Ceará no ano de 1824 (ARAÚJO, 2018).

abastecimento das embarcações provinciais (*Argos da Lei*, n.º 16, 1 mar. 1825, p. 1), e em maio daquele mesmo ano, sua firma comercial constou entre os signatários de uma subscrição que requeria o aumento da esquadra imperial (*Argos da Lei*, n.º 38, 25 mai. 1825, p. 1). Quanto ao restabelecimento das atividades negreiras, podemos acompanhar, por meio das páginas dos periódicos *O Amigo do Homem* (1824-1827) e *A Bandurra* (1828), a atuação de dois outros homens de negócio.

José Rodrigues Roxo, importante negociante da praça comercial de São Luís e um dos membros mais ativos do Corpo de Comércio desde antes da “adesão” do Maranhão à Independência, aparece, em 1826, atuando no comércio de cativos. Ao registrar a movimentação portuária de São Luís referente ao mês de dezembro de 1826, *O Amigo do Homem* informou a entrada do brigue *Nepturno*, em que “vinte escravos ladinos” foram remetidos a José Rodrigues Roxo (*O Amigo do Homem*, n.º 1, 3 jan. 1827, p. 6). Em 24 de novembro de 1827, o periódico publicou um ofício que comunicava o naufrágio do brigue *Locrecia* nos Baixos dos Atins; a embarcação advinha da Angola “com **trezentos e sessenta escravos** consignados ao negociante”. Em vista disso, o ofício solicitava que todos os escravizados encontrados com vida fossem remetidos a José Rodrigues Roxo, que se responsabilizaria pelas despesas despendidas com os tais (*O Amigo do Homem*, n.º 42, 24 nov. 1827, p. 2, grifo meu).

A seção de avisos da edição de 7 de abril de 1827 informou ainda que em “10 do corrente há de arrematar-se no Armazém dos Leilões da Praia Grande uma porção de escravos pertencentes ao Sr. José Rodrigues Roxo” (*O Amigo do Homem*, n.º 28, 7 abr. 1827, p. 6); e, em 17 de fevereiro, um anúncio da fuga de “um negro boçal, de nação Angola (...) comprado ao Capitão José Rodrigues Roxo” fora publicado. É interessante o anúncio realizado na edição de 28 de abril: este informou que José Rodrigues Roxo tinha “para vender **quinhentos escravos boçais**, vindos ultimamente de Luanda e Ambris pelos brigues *Aurora*, *Nepturno* e *Activo*” e que “apesar de estar determinado entre o Império do Brasil e a Inglaterra de se acabar positivamente o negócio da escravatura nestes dois anos, ele vende por preços cômodos” (*O Amigo do Homem*, n.º 34, 28 abr. 1827, p. 8, grifo meu).

A entrada significativa de escravizados para o negociante no pós-Independência, depois de um período político turbulento para aqueles que, como José Rodrigues Roxo, engajaram-se na luta contra a Independência, evidencia a capacidade desse homem de negócio em manter-se ativo no ramo negreiro – mercado que, como já observado, embora fosse lucrativo, configurava como um dos mais inconstantes do século XIX (FLORENTINO, 1997). Consoante Luisa

Cutrim (2023), a ilegalidade da prática negreira, por vezes, incentivou a continuidade desse comércio por parte de alguns traficantes, visto que, além dos riscos serem compensados pelas elevadas margens de lucros, contribuía para a conservação do negócio nas mãos de poucos negociantes.

José Rodrigues Roxo também parece ter formado sociedade mercantil com outro importante nome do Corpo de Comércio do Maranhão. Em 25 de dezembro de 1826, chegou ao porto de São Luís o brigue *Pernambuco*, vindo de Pernambuco com “19 escravos, 5 ladinos, e 17 boçais com seus passaportes, remetidos a João José de Almeida Júnior e José Rodrigues Roxo” (*O Amigo do Homem*, n.º 3, 28 abr. 1827, p. 6). Na *Bandurra*, encontramos mais registros sobre as atividades mercantis de João José de Almeida Júnior; nos meses finais de 1828, o comerciante figurou negociando escravizados na província: em setembro, anunciou que tinha “para vender dois escravos oficiais de velas para embarcações, um mulato com princípios de ourives, um moleque de serviço de casa e uma negra com uma cria” (*A Bandurra*, n.º 17, 28 set. 1828, p. 28) e em dezembro, “um escravo crioulo oficial de alfaiate, e com princípios de bolieiro, quem o quiser comprar dirija-se a sua casa para tratar do ajuste” (*A Bandurra*, n.º 22, 15 dez. 1828, p. 22).

Em suma, nota-se por meio dos registros o gradual retorno e estabelecimento dos negociantes “portugueses” na cena pública provincial a partir do ano de 1825, bem como ao controle de atividades comerciais imprescindíveis ao desenvolvimento econômico do Maranhão. Esse fato pode ser melhor observado na festa de aclamação ao imperador D. Pedro I, ocorrida na província em outubro de 1826: dentre os envolvidos, o Corpo de Comércio do Maranhão figurou como um dos principais organizadores e financiadores do evento.

Segundo Marcelo Galves (2011b, p. 108-109), desde a “adesão” à Independência, as festas em comemoração à nova conjuntura política pouco animaram a vida provincial e sequer comparavam-se as “‘festas portuguesas’ que a província assistira, por exemplo, por ocasião da ‘adesão’ à Revolução do Porto, em abril de 1821, e do juramento à Constituição portuguesa, em janeiro de 1823”. Mesmo que a “adesão” tenha ocorrido em julho de 1823, somente quatro anos depois o Maranhão organizava-se para celebrar a nova ordem política; não coincidentemente, a aclamação ao imperador só se deu após o reconhecimento da Independência brasileira por parte de Portugal, em 1825. O evento foi a primeira grande festa “brasileira” da província. Entre 12 de outubro e 2 de dezembro de 1826, o Maranhão vivenciou um animado calendário de celebrações: os detalhes referentes à comemoração e à organização da festividade foram registrados no folheto *A fidelidade maranhense* (1826).

Desde outubro de 1825, quando as notícias sobre o Tratado de Reconhecimento da Independência chegaram ao Maranhão, os preparativos para a aclamação começaram a ser organizados. À frente da festa estavam o presidente da província, Pedro José da Costa Barros, a Câmara de São Luís e o Corpo de Comércio do Maranhão.

“Não querendo a Câmara perder meio algum de dar a sua festividade o maior grau de magnificência possível, dirigiu-se a diferentes câmaras da província e mais repartições oficiando-lhes para concorrerem pessoalmente na mesma festividade” (*A fidelidade maranhense*, 1826, p. 22); também foram encaminhados convites a autoridades, famílias e cidadãos importantes do círculo social maranhense, pedindo que comparecessem às comemorações dos dias 12, 13 e 14 de outubro. O mesmo foi feito pelo presidente Costa Barros, que convocou o governador das armas, cônsules, intendentess e autoridades religiosas da província a participarem do evento (GALVES, 2011b, p. 111). Nos dias 18, 19 e 20, a organização das festividades ficou sob a responsabilidade do Corpo de Comércio do Maranhão: o agrupamento financiou a realização de um baile que contou com a presença de “distintos cidadãos maranhenses”, além de patrocinar as apresentações em louvor ao novo império, ocorridas no Teatro União no dia 19 de outubro (*A fidelidade maranhense*, 1826, p. 85, 112-113).

A maior parte das comemorações aconteceu na galeria São Pedro de Alcântara, construída em razão do evento, em frente ao palácio do governo. Ao Maranhão, foi enviado ainda o retrato e o busto do imperador, inaugurados na sala de sessões da Câmara (*A fidelidade maranhense*, 1826, p. 23-24): essa medida fazia parte de uma estratégia política para manter o território unido e foi comumente utilizada nas regiões não visitadas por D. Pedro. Na nova ordem, a exaltação de símbolos políticos tornava-se essencial à integração e legitimação do império (CUTRIM, 2017). Para alguns “portugueses”, a demonstração de fidelidade ao imperador não se restringiu ao período das festividades. Em 1827, o traficante Antonio José Meirelles esteve entre os signatários para a aquisição do retrato de D. Pedro I, sendo o único da lista a requerer dois exemplares (*O Amigo do Homem*, n.º 5, 17 jan. 1827, p. 2); segundo Luísa Cutrim (2017), na ocasião, o comendador pagou 400\$000 réis por cada retrato.

Segundo Marcelo Galves (2011b, p. 117), o calendário do evento possuiu singularidades dignas de nota: datas como o 28 de julho de 1823 – dia da “adesão” do Maranhão à Independência – e o 7 de setembro de 1822 – marco da proclamação da Independência, “decretado ‘festa nacional’ já em 1823 e ‘feriado nacional’ pela Assembleia Geral, em março de 1826” foram ignorados. Para o autor, a explicação está no fato de que tais acontecimentos

foram suscitados a partir do Centro-Sul e não reverberavam nos “portugueses” que, embora organizassem a aclamação naquele momento, haviam se empenhado na manutenção dos laços com Portugal e na luta contra os independentistas.

Conquanto as refregas políticas que marcaram o pós-Independência tenham se acalmado em 1825, a questão dos “portugueses” continuava sendo delicada na província. *A fidelidade maranhense* tocou com cautela nessa temática, buscando mostrar que, embora no passado houvesse existido distinções entre os antigos “povos irmãos”, no presente esse conflito havia sido superado. Conforme Marcelo Galves, os “portugueses” destacaram-se na festividade:

Entre os subscritores das despesas e esmolos distribuídas, estavam 25 dos 52 cidadãos que bancaram a festa do juramento à Constituição portuguesa, em janeiro de 1823; 43 dos 91 abaixo-assinados que, no mês seguinte, arrecadaram sacas de arroz para o sustento das aguardadas tropas portuguesas; 5 dos 17 “cidadãos beneméritos” que se juntaram à Companhia de Cavalaria Franca na resistência ante o avanço das tropas independentistas – mesma Companhia que agora organizava os festejos dos dias 5 e 6 de novembro; e 5 dos 16 cidadãos identificados como expulsos e/ou demitidos pela Câmara Geral de 15 de setembro de 1823, acusados de serem “portugueses nocivos à província” (GALVES, 2011b, p. 116).

Dentre aqueles que buscavam comprovar sua fidelidade ao novo império, a figura do comendador Meirelles ganhou destaque: o negociante encabeçou a lista de contribuidores do Corpo de Comércio, agrupamento que financiou em parte as comemorações da aclamação (GALVES, 2011b). Em contrapartida, a participação de “brasileiros” que estiveram diretamente relacionados com a expulsão dos “portugueses” no pós-Independência foi pequena, limitando-se a “Manoel Gomes da Silva Belfort, tesoureiro-geral, e de sua esposa, Luiza Burgos Belfort, que recepcionaram os convidados no baile e ao desembargador Joaquim Antonio Vieira Belfort, que apenas assinou a subscrição” (CUTRIM, 2017, p. 121).

A aclamação a D. Pedro é um palco interessante para a apreensão da reintegração dos “portugueses” – agora “brasileiros” – à vida pública provincial; em pouco tempo, essas figuras conseguiram recuperar o prestígio político e econômico caro ao período que antecedeu o 28 de julho, restabelecendo o controle sobre atividades comerciais essenciais à economia maranhense, como o tráfico negreiro. Diferentemente de outras províncias, onde o repúdio e o ódio aos “portugueses” caracterizou as comemorações em torno da aclamação ao soberano, no Maranhão a festividade empregou sentido próprio ao evento, celebrando um imperador muito mais “português” do que “brasileiro” (GALVES, 2010).

Considerações finais

Em seus trabalhos, Jaime Rodrigues (2000) e João Paulo Pimenta (2008) apontaram para a necessidade de aprofundamento de pesquisas sobre as trajetórias dos negociantes e traficantes que atuavam na América portuguesa, uma vez que essas linhas possuem o potencial de trazer avanços em relação aos estudos sobre a Independência e o tráfico negreiro, conectando-os. No Maranhão, as pesquisas de mestrado e doutorado de Luisa Cutrim (2017; 2023) trouxeram significativas contribuições a historiografia maranhense, visto que os trabalhos da autora são dos poucos a tratar com mais especificidade a praça comercial de São Luís e os negociantes portugueses a ela vinculados. Essa monografia propôs-se a aprofundar-se nessa temática, investigando a participação dos homens de negócio da praça de São Luís no tráfico de cativos.

Pensar a entrada de mão de obra cativa africana na província a partir dos traficantes torna-se um desafio, sobretudo quando recordamos que, embora os elevados números da importação de escravizados no Maranhão do início do século XIX tenham sido comumente tratados pela historiografia, pouco se explorou os nomes envolvidos nesse mercado. Talvez isso ocorra por conta da ideia consolidada de que os homens de negócio de São Luís não atuavam no giro comercial a partir de capital próprio. Entretanto, ao longo desse trabalho, observamos o contrário.

Antonio José Meirelles, Antonio José Pinto, Caetano José Teixeira, José Rodrigues Roxo e João José de Almeida Júnior são exemplos de negociantes da praça comercial de São Luís que se envolveram no ramo negreiro. Com base nos registros utilizados, entre os anos de 1811 e 1828, esses personagens atuaram de forma ativa no tráfico de cativos, introduzindo no Maranhão uma abundante quantidade de mão de obra escravizada. De modo geral, os três primeiros em muito se diferenciaram dos pequenos traficantes eventuais, especuladores que, segundo João Fragoso (1998), se aventuravam no mercado ao sabor das variações conjunturais: ao traficarem de modo estável, esses negociantes conseguiram se manter no ramo mesmo diante das limitações suscitadas pelas pressões inglesas pelo fim do tráfico e dos condicionantes estruturais caros a esse negócio, conectando-se a diferentes praças comerciais e estabelecendo alianças mercantis importantes.

A alegação de que os homens de negócio da praça de São Luís não passavam de “simples comissários” (VIVEIROS, 1954) não parece se aplicar aos nomes aqui analisados. A propriedade de embarcações, por exemplo, é indicativo de que poderiam empreender de forma

autônoma (FRAGOSO, 1998); noutra via, como já observado, o sistema de correspondência comercial parece ter se dado dos dois lados do atlântico e não apenas por parte dos negociantes do Maranhão em relação aos negociantes de Portugal. Relembro que, conforme Luísa Cutrim (2017, p. 68), “ser correspondente comercial (...) significava relações privilegiadas e obrigações recíprocas”, de modo que, ainda que alguns deles tenham assim trabalhado, isso não significava, necessariamente, inferioridade em relação às parcerias mercantis. Ademais, atuar no tráfico por vários anos, como esses homens fizeram, era uma característica partilhada por poucos negociantes que se aventuravam nesse mercado: apenas aqueles pertencentes ao topo da elite mercantil possuíam capital e dispunham das relações políticas e econômicas necessárias para participar ativamente de um dos negócios mais lucrativos, porém, também mais arriscados do século XIX (FRAGOSO, 1998).

Embora os dados apresentados evidenciem a intensa participação dos homens de negócio da praça comercial de São Luís no tráfico negreiro, é interessante notar como, a partir de 1827, ao prestarem reclamações junto à Comissão Mista Brasil-Portugal acerca dos bens apresados pelo almirante Cochrane no calor das guerras de Independência, o confisco de escravizados quase não aparece na documentação referente as solicitações dos negociantes do Maranhão. Das 509 reclamações submetidas à Comissão (RIBEIRO, 2007), 134 foram radicadas na província – o que corresponde a mais de 26% do total⁵⁴; no topo das reclamações referentes ao Maranhão – e cujos reclamantes foram devidamente identificados pela historiografia – estavam os apresamentos realizados por Cochrane contra os negociantes da praça de São Luís (GALVES; ARAÚJO, 2023b).

Por fim, e a título de exemplo, tomemos as queixas prestadas por Antonio José Meirelles e Antonio José Pinto junto à Comissão Mista: das sete reclamações apresentadas, nenhuma delas registrou prejuízos sofridos com o sequestro de escravizados (GALVES; ARAÚJO, 2023a). Uma explicação para esse fato talvez esteja na ilegalidade do comércio realizado. Recordo que o Tratado de 1815 e a regulamentação deste na Convenção de 1817 estabeleceram a proibição do tráfico negreiro em portos africanos situados ao norte da linha do Equador, localidades de onde provinham a maior parte dos cativos importados pela província. Por outro lado, é provável que os escravizados apresados estivessem inclusos nas reclamações cujos bens foram registrados como “gêneros” e “fazendas”. Uma vez que dentre as embarcações sequestradas por Cochrane encontravam-se os brigues *Triunfo da Inveja*, *Fernandes Tomás* e

⁵⁴ O número é um indicativo de como os conflitos que envolviam “brasileiros” e “portugueses” foram particularmente sentidos nas províncias do Norte, localidades que por mais tempo resistiram ao projeto de separatismo político do Rio de Janeiro (RIBEIRO, 2011).

Vulcano (PEREIRA, 2009), pertencentes a Antonio Meirelles e, como visto no segundo capítulo, utilizados no comércio de cativos, é improvável que as cargas neles confiscadas não contivessem mão de obra africana escravizada.

Referências

1) Documentos

a) Banco de dados

The Slave Voyages Consortium. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>

b) Impressos

(O) Amigo do Homem – MA (1824-1827)

(O) Argos da Lei – MA (1825)

(A) Bandurra – MA (1828)

(O) Conciliador – MA (1821-1823)

(A) Folha Medicinal do Maranhão – MA (1822)

Gazeta Extraordinária do Governo da Província do Maranhão – MA (1823-1824)

(A) **FIDELIDADE maranhense demonstrada na sumptuosa Festividade, que no dia 12 de Outubro e seguintes, a solicitação do Ilmo e Exmo Sr. Presidente Pedro José da Costa Barros fez à câmara da cidade.** São Luís: Tipografia Nacional, 1826. Arquivo Nacional, Seção de Obras Raras.

MEIRELLES SOBRINHO, Antonio José. Carta Introdutória. In: MEIRELLES, Antonio José. **Refutação das infames calúnias dos senhores Honório José Teixeira e quarenta e sete outras pessoas do Maranhão.** Liverpool: Impresso por Roberto Rockliff, 1822. Biblioteca Nacional de Portugal.

PEREIRA, Izidoro Rodrigues. **Advertências interessantes à Província do Maranhão pelo Coronel Izidoro Rodrigues Pereira.** Maranhão: Imprensa Nacional, 1822. Biblioteca Nacional, Seção de Obras Raras.

PORTUGAL. **Decreto de 4 de julho de 1821.** Diário do Governo, Lisboa, n. 175-177, 26-28 jul. 1821.

ZACHEO, Manoel Paixão dos Santos. **Discurso do arguelles da Província do Maranhão a S. Magestade Nacional e Real em Cortes Gerais sobre a opinião pública, liberdade civil e comércio de escravatura.** Lisboa: Na impressão de João Nunes Esteves, 1822. BN, Seção de Obras Raras.

c) Manuscritos

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro 19. (1813-1826). Livro de Registro Geral de avisos, provisões, regimentos, decretos, portarias e ofícios passados por D. João e D. Pedro de Alcântara. Setor de Códices, Fundo 1, Secretaria de Governo, docs. 1 e 2.

Cartas diversas de Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca. Maranhão, movimento constitucional, 1821, docs. 1, 2 e 3. Ms - I 31,29,41.

OFÍCIO de Francisco de Antonio de Gouveia Ferraz de Miranda para o ministro assistente do despacho de Guerra e da Marinha, conde de Suberra, Manuel Inácio Pamplona Corte Real, sobre a chegada de 33 passageiros no bergantim inglês Marta, entre eles o fr. Domingos da Conceição, dep. Que foi nas Cortes pela província do Piauí, que entregou três gazetas da província do Maranhão, acerca do estado em que se encontra a referida província. 9 de outubro de 1824. AHU, CU 009, cx. 177, doc. 12.831.

2) Bibliografia

ABRANCHES, J. A. G. DE. **Espelho crítico-político da Província do Maranhão.** Lisboa: Tipografia Rolandiana, 1822.

ANDRADE, Alysson dos Reis. **A atuação do Gigante Albion na América lusa: A atividade consular britânica no Maranhão entre 1813 e 1823.** Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2014.

ARAÚJO, Roni César Andrade. **Entre a Província e a Corte: brasileiros e portugueses no Maranhão do Primeiro Reinado (1823-1829).** Tese ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018.

ASSUNÇÃO, Mathias Röhrig. Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860. **Estudos sociedade e agricultura.** Rio de Janeiro: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, p. 32-71, abril de 2000.

_____. Miguel Bruce e os “horrores da anarquia” no Maranhão, 1822-1827. In: JANCSÓ, István. (org.). **Independência: história e historiografia.** São Paulo: Hucitec, 2005, p. 345-378.

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

BETHELL, Leslie. **A abolição do comércio de escravos.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. As Praças de Comércio: Ordem Liberal e Persistências do Antigo Regime. In: COSTA, Wilma Peres; CRAVO, Têlio (org.). **Independência: Memória e Historiografia.** 1ed. São Paulo: Edições Sesc, 2023, p. 251-266.

COSTA, Yuri Michael Pereira; GALVES, Marcelo Cheche. **O Epaminondas Americano: trajetórias de um advogado português na Província do Maranhão.** 1ed. São Luís: Editora UEMA / Café e Lápis, 2011.

CUNHA, Carlos Guimarães da. **Negociantes, mercadores e traficantes no final da monarquia absoluta**: a burguesia mercantil em Portugal, dos anos finais do século XVIII até o início da Revolução Liberal. Lisboa: Edições Colibri, 2014.

CUTRIM, Luísa Moraes Silva. **Negócios e política em tempos constitucionais**: percursos do negociante João Rodrigues de Miranda. Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2013.

_____. **A alma do negócio**: a trajetória do negociante Antonio José Meirelles no Maranhão (c. 1820 – c. 1832). Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2017.

_____. Negócios além-mar: a Casa comercial de Antonio José Meirelles nas bordas do Atlântico (c. 1820- c. 1840). **Revista de História da UEG**, v. 7, p. 61-81, 2018.

_____. “Massa dos brasileiros transatlânticos”: a reinserção do negociante Antonio José Meirelles no Maranhão pós-Independência (1825-1831). **Outros Tempos**, v. 16, n. 27, p. 92–115, 2019.

_____. **“Pura ambição de negócio”**: Negócios, dívidas e propriedades na praça comercial de São Luís (c. 1810- c. 1840). Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2023.

DIAS, Manuel Nunes. Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). **Revista de História**, v. 32, n. 66, p. 359-428, 1966.

DIAS, Maria Odila da Silva. A interiorização da metrópole (1808-1853). In: MOTA, Carlos Guilherme (org). **1822: Dimensões**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1986, p. 160-184.

FARIA, Regina Helena Martins de. Repensando a pobreza do maranhão (1616-1755): uma discussão preliminar. **Ciências Humanas em Revista**, v.1, n.1, p. 7-20, 2003.

FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto Pinto de. **A paz das Senzalas**: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790 – c.1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

_____. **Em costas negras**: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997 / São Paulo: Editora Unesp, 2014.

_____. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c.1790-c.1830. **História: Questões e Debates**, v. 51, p. 69-119, 2009.

FRAGOSO, João. **Homens de Grossa Aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto**: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

_____; FERREIRA, Roberto Guedes; KRAUSE, Thiago. **A América portuguesa e os sistemas atlânticos na Época Moderna**. 1ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2013.

GAIOSO, Raimundo. (1818) **Compêndio histórico-político dos princípios da Lavoura do Maranhão**. Rio de Janeiro: Livros do mundo inteiro, 1970.

GALVES, Marcelo Cheche. **“Ao público sincero e imparcial”**: Imprensa e Independência no Maranhão (1821-1826). Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010.

_____. Demandas provinciais nas Cortes constitucionais portuguesas: Izidoro Rodrigues Pereira, Maranhão, 1822. In: **XXVI Simpósio Nacional da ANPUH. ANPUH: 50 anos**, 2011, São Paulo. Anais do XXVI Simpósio Nacional da ANPUH - Associação Nacional de História. São Paulo: ANPUH-SP, 2011a. v. 1. p. 1-11.

_____. “Aderir”, “jurar” e “aclamar”: o Império no Maranhão (1823-1826). **Revista Almanack**. Guarulhos, n. 01, p.105-118, 2011b.

_____. Entre a transferência da Corte e a Revolução do Porto: a capitania do Maranhão em tempos de transformações no Império português. In: FALCON, Francisco José Calazans; CARVALHO, Marieta Pinheiro de; SARMIENTO, Érica. (Org.). **Relações de poder no mundo ibero-americano: séculos XVIII-XIX**. 1ed. Rio de Janeiro: Autografia, 2019, v. 1, p. 259-283.

_____. A revolução liberal vista do Maranhão: o espelho crítico-político, de Garcia de Abranches. **Almanack**, Guarulhos, n. 30, ed00522, 2022.

_____; ARAÚJO, Roni César Andrade de. E depois da Independência?: Os “portugueses” do Maranhão no Império do Brasil. **REVISTA ÁGORA (VITÓRIA)**, v. 33, p. 1-21, 2022.

_____; ARAÚJO, Roni César Andrade de. Notas sobre os confiscos de Cochrane no Maranhão. In: Renata William Santos do Vale; Viviane Gouvêa. (Org.). **Guerras da Independência no acervo do Arquivo Nacional**. 1 ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional (Série Publicações Históricas: 118), 2023a, v. 1, p. 38-59.

_____; ARAÚJO, Roni César Andrade de. Sob o efeito das guerras de independência: prejuízos à propriedade na província do Maranhão e o trabalho da Comissão Mista Brasil-Portugal. In: Marcello Felipe Duarte; Marcello Loureiro; Marcelo Gulão. (Org.). **A armada imperial e a independência do Brasil**: outros olhares, novas perspectivas. 1ed. Rio de Janeiro: Jaguatirica, 2023b, v. 1, p. 155-178.

_____; RIBEIRO, Lorrane Costa. Trajetória do negociante “português” Antonio José Pinto nas páginas de O Conciliador (1821-1823). In: Antonio Alexandre Isidio Cardoso, Davi Avelino Leal. (Org.). **Independências e sociabilidades nos Brasis**. 1 ed. Teresina: EDUESPI, 2023, v. 1, p. 37-50.

GAMA, Bernardo José da. **Informação sobre a capitania do Maranhão no ano de 1813**. Viena: Imprensa do filho de Carlos Gerald, 1872. Arquivo Nacional, Seção de Obras Raras.

JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo. Peças de um mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira). **Revista de História das Ideias (Coimbra)**, Coimbra, v. 21, p. 389-440, 2000.

_____. Independência, independências. In: JANCSÓ, István. (org.). **Independência: história e historiografia**. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 17-48.

KOSTER, HENRY. (1817) **Viagens ao nordeste do Brasil**. Companhia Editora Nacional, v. 221, 1942.

LAGO, Antonio Bernardino Pereira do. (1822) **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MARTINS, Diego Cambraia. **A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no império português (c. 1755 - c.1787)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, 2019.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão**. Typ. da Palma. Maranhão: Biblioteca do Senado, 1870.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. (org.). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX. Cuba, Brasil e Estados Unidos**. 1 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, v. 1, p. 99-161.

MEIRELES, Marinelma Costa. **Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão Setecentista**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Brasília. Brasília, 2006.

MOREL, Marco. **As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades imperiais (1820-1840)**. São Paulo: HUCITEC, 2005.

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

_____. **A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.

NEVES, Lúcia Maria Bastos P.. Os panfletos políticos e a cultura política da Independência do Brasil. In: JANCSÓ, István. (org.). **Independência: história e historiografia**. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 637-676.

PEDREIRA, Jorge. Negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. **Análise Social**, v. xxvii, n. 2, p. 407–440, 1992.

PEREIRA, Gabriel Langier. **Independência e sequestro de bens: negócios, negociantes e correspondentes no Pará e Maranhão (1822-1842)**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.

PIMENTA, João Paulo Garrido. A Independência do Brasil e o liberalismo português: um balanço da produção acadêmica. **Revista de História Iberoamericana**, v.1, p. 76-105, 2008.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. Negociantes, independência e o primeiro Banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios. **Tempo**, v.8, nº 15, p. 71-91, julho de 2003.

RIBEIRO, Gladys Sabina. **A liberdade em construção**: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Tese apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas na Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1997.

_____. O Tratado de 1825 e a construção de uma determinada identidade nacional: os sequestros de bens e a Comissão Mista Brasil-Portugal. In: CARVALHO, José Murilo de (org.) **Nação e cidadania no Império**: novos horizontes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 395-420.

_____. Identidade ou Causa Nacional? Uma discussão a partir dos sequestros, tratado e Comissão Mista Brasil-Portugal (1822-1828). In: CARVALHO, José Murilo de; RIBEIRO, Gladys Sabina; PEREIRA, Miriam Halpern; VAZ, Maria João. (org.). **Linguagens e fronteiras do poder**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011, p. 186-198.

RIBEIRO, Lorrane Costa. Reclamantes do Corpo de Comércio do Maranhão nas páginas de O Conciliador (1821-1823). **Relatório de Bolsa de Iniciação Científica**. Universidade Estadual do Maranhão: São Luís, 2021.

_____. Reclamantes do Corpo de Comércio do Maranhão nas páginas de A Folha Medicinal do Maranhão (1822) e Gazeta Extraordinária da Província do Maranhão (1823-1824). **Relatório de Bolsa de Iniciação Científica**. Universidade Estadual do Maranhão: São Luís, 2022.

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

_____. “Neste trafico não há lugar reservado”: traficantes portugueses no comércio de africanos para o Brasil entre 1818 e 1828. **História** (São Paulo), v. 36, e. 38, p. 1-18, 2017.

ROWLAND, Robert. Patriotismo, povo e ódio aos portugueses: notas sobre a construção da identidade nacional no Brasil independente. In: JANCSÓ, István (org.) **Brasil**: formação do Estado e da Nação. São Paulo: Hucitec; Unijuí; Fapesp, 2003, p. 365-388.

SANTOS, Guilherme de Paulo Costa. **A Convenção de 1817**: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

SENA, Ana Livia Aguiar de. **O Maranhão e a Revolução do Porto**: as Cortes e os cidadãos da província. Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2013.

SOUZA JÚNIOR, José Alves de. **Constituição ou Revolução**: os projetos políticos para a emancipação do Grão-Pará e a atuação política de Filipe Patroni (1820-1823). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1998.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017, v. II.

TAVARES, Luís Henrique Dias. O capitalismo no comércio proibido de escravos. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 28, p. 37-52, 1988.

VIEIRA DA SILVA, Luís Antonio. (1862) **História da independência da província do Maranhão (1822-1828)**. 2 ed. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1972.

VILLA, Carlos Valencia. FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. **História** (São Paulo) v.35, e.78, p. 1-20, 2016.

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

XAVIER, Manoel Antonio. Memória sobre o decadente estado da lavoura e comércio da Província do Maranhão e outros ramos que obstem o aumento e prosperidade de que é suscetível. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 231, p. 305–316, 1956.

XIMENDES, Carlos Alberto. **Sob a mira da Câmara: viver e trabalhar na cidade de São Luís (1644 a 1692)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2011.