

# REVISTA MARACANAN

## Artigos

### Trabalhando nos mares: marinheiras e marinheiros africanos nos navios da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão

*Working on the seas: African sailors in the ships of the Grão Pará and Maranhão Commerce Company*

**Marley Antonia Silva da Silva\***

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará  
Tucuruí, Pará, Brasil

**Cristiane Pinheiro Santos Jacinto\*\***

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão  
São Luís, Maranhão, Brasil


**Recebido em:** 29 out. 2021.

**Aprovado em:** 24 fev. 2022.




---

\* Professora do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, Campus Tucuruí. Doutora, Mestre e graduada em História pela Universidade Federal do Pará. E-mail: marleyhist@yahoo.com.br

 <https://orcid.org/0000-0001-8406-2169>

 <http://lattes.cnpq.br/5606035817544471>

\*\* Professora do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão, Campus Monte Castelo-São Luís. Doutora em História na Universidade Federal do Pará; Mestre em Ciências Sociais e graduada em História pela Universidade Federal do Maranhão. E-mail: cristiane@ifma.edu.br

 <https://orcid.org/0000-0002-6823-9320>

 <http://lattes.cnpq.br/0986072361187806>

## Resumo

O artigo versa sobre as marinheiras e marinheiros africanos que atuaram nos navios da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, nas viagens entre os portos do norte de África e os portos do norte da América Portuguesa. Utilizamos a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, e as listas dos escravos grumetes a serviço da Companhia. Analisamos o período entre 1756, quando de fato foram iniciadas as atividades da empresa, e 1779, data do último registro da documentação consultada. O enfoque sobre escravizadas e os escravizados marinheiras e marinheiros, colabora para deslindar aspectos do trabalho nos navios, durante a travessia entre África, Maranhão e Grão Pará.

**Palavras-chave:** Marinheiros e Marinheiras. Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão. Escravidão e Trabalho. História Atlântica.

## Abstract

The article deals with the African sailors and sailors who worked on the ships of the Grão Pará and Maranhão Commerce Company, in the voyages between the ports of North Africa and the ports of the North of Portuguese America. We use the documentation from the Ultramarino Historical Archive, in Lisbon, and the lists of cabin boys working for the Company. We analyzed the period between 1756, when the company's activities actually started, and 1779, the date of the last record of the consulted documentation. The focus on enslaved sailors collaborates to unravel aspects of work on ships during the crossing between Africa, Maranhão and Grão Pará.

**Keywords:** Sailors. Grão Pará and Maranhão Commerce Company. Slavery and Work. Atlantic History.

## A companhia de comércio do Grão Pará e Maranhão e suas embarcações

As mulheres africanas Joana, Maria Dias, Tomásia, Gênu, de nação Fula, Janabá, de nação Mandinga, Orangona, de nação Bujagó e Gênu eram escravizadas e trabalhavam em navios negreiros da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (CGGPM). Essas sete mulheres faziam parte de um conjunto de cinquenta trabalhadores que desempenhavam suas funções nos navios da empresa que atravessavam o Atlântico e traziam produtos diversos e escravizados aos portos de São Luís e Belém. Além delas, havia escravos como: Luís, carpinteiro, Geraldo, calafate, Crispim, tanoeiro, Tambá, um serrador, de nação Fula e Faramum, ferreiro, de nação Mandinga. Todos eram “escravos-grumetes” que serviam exclusivamente à CGGPM na Praça de Bissau.<sup>1</sup>

Como se sabe, a criação da CGGPM fez parte de um conjunto de medidas implantadas pelo Marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, Secretário de Estado do Reino, que foi responsável, ainda, pelo reordenamento administrativo dos domínios do império português (1750-1777), o fim da escravidão indígena, a retirada do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos e a expulsão dos jesuítas (ALMEIDA, 1997; SAMPAIO, 2012; DOMINGUÊS, 2000.).

A empresa em questão, como nos informa Antonio Carreira (1988, p. 65), “tratou-se de uma organização mercantil, de estilo amplo, monopolista e de capitais provenientes da emissão de ações”. Entretanto, a mesma não conseguiu o monopólio sem ter que conceder largos favores a Coroa, que garantia o exclusivo da CCGPM através de medidas como: negar despachos aos navios “estranhos” e confiscar aqueles que tentassem sair sem o documento. Essa relação de troca entre a Companhia e a Coroa é assim apresentada por Manuel Nunes Dias (1970, p. 459):

O que houve foi uma espécie de reciprocidade de favores entre o monarca e a empresa mercantil, simbiose política e econômica de interesse para ambas as causas. Ao soberano cumpriam determinadas funções, onde a Administração necessitasse da presença reguladora ou coatora do poder público. A Companhia, por seu lado, ficaria incumbida do financiamento da obra de defesa dos territórios incorporados ao domínio da Coroa, encargo que interessava à segurança do seu próprio patrimônio.

A CGGPM possuía o monopólio do comércio para a região, incluindo o tráfico e a comercialização de escravizados africanos no Grão-Pará e Maranhão. Para Manuel Nunes Dias (1970, p. 479) essa era, inclusive, sua principal razão de existência. Essa atividade seria encarada pela empresa pombalina como negócio vital, porquanto, com a suposta liberdade dos

---

<sup>1</sup> Lista dos “escravos grumetes” ao serviço exclusivo da Companhia na Praça de Bissau, conforme balanço de gerência de João da Costa e João Antonio Pereira, em Cacheu e em Cabo Verde, sob a gerência de João Freire, em 31 de dezembro de 1778 em consequência da extinção do monopólio, segundo os valores por que foram vendidos. (CARREIRA, 1988, p. 147).

índios, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de São Luís e de Belém para Lisboa.

Na perspectiva desse historiador, um entusiasta da empresa, "a Companhia mudou, realmente, a roupagem e a fisionomia da terra que há muito aguardava lavragem e sangue novo" (*Ibidem*, p. 56). Segundo a ótica desse autor, os benefícios propiciados pela empresa não foram poucos.

A atividade do arriscado e dispendioso empreendimento constitui a primeira experiência séria de colonização da Amazônia. A atividade mercantil da Companhia foi o grande fator de humanização da paisagem. Estimulando o cultivo de produtos tropicais comerciáveis, a Companhia encaminhou em sólidas linhas o processo de desenvolvimento econômico das terras do norte da colônia. (*Ibidem*, p. 55-56)

A maneira como Manuel Nunes Dias, se refere à Companhia de Comércio, é de um fervoroso defensor, e sua perspectiva, com relação ao papel da empresa monopolista na colonização da região, pode e deve ser questionada.

Rafael Chambouleyron (2006, p. 81) aponta que o comércio de escravizados africanos, no período anterior ao monopólio comercial, mais precisamente ao longo do século XVII e início do século XVIII, "se organizou a partir de pressupostos diferentes do tráfico brasileiro". Esse autor chama atenção para o fato de que o tráfico para o Maranhão e Grão-Pará era organizado a partir da Coroa, diferentemente de outras praças como Bahia, Pernambuco ou Rio de Janeiro. Todavia, é consenso que antes do estabelecimento da CGCGPM, os cativos não chegaram à alfândega de Belém de forma regular. O tráfico negreiro, nesse momento, ainda estava se estruturando, considerando, dentre outras questões, que a região dispunha de um contingente amplo de mão de obra indígena, que era, inclusive, mais barata.<sup>2</sup>

Pode-se afirmar que a escravidão negra no Grão Pará se intensificou em função do fomento das atividades agrícolas promovido pelo Marquês de Pombal. De acordo com José Maia Bezerra Neto (2012, p. 52), a própria fundação da CGGPM:

visou ao estabelecimento da política pombalina de fomento das atividades agrícolas comerciais na Amazônia portuguesa, lastreada na mão de obra escrava negra, para além do uso do trabalhador indígena, através do subsídio fiscal ao tráfico negreiro, com a isenção de impostos sobre o comércio de africanos realizados pelos navios da Companhia.

Ainda sobre a formação da empresa e seus impactos no fornecimento de trabalhadores africanos no norte da América Portuguesa, Antônio Carreira (CARREIRA, 1969, p. 20) faz uma análise crítica sobre esse processo de efetivação da empresa pombalina e coloca algumas questões não apontadas por Manuel Nunes Dias. Questiona, por exemplo, se sua criação foi de fato uma ideia concebida pelo Governador do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, e aponta a existência de documentos do ano de 1688 que deixam claro que já havia, naquele momento, o interesse na formação de uma companhia com capitais privados

---

<sup>2</sup> Para maiores informações sobre o tráfico negreiro no período anterior a CGCGPM, ver: Chambouleyron (2006, p. 79-114) e Barbosa (2009).

oriundos da Metrópole e do Brasil. Assim, segundo ele, a organização da CGGPM não se constituiu uma inovação.

Diversos autores apontam para o papel dessa empresa no desenvolvimento da colonização dessa parte da colônia portuguesa. Para Luís Felipe de Alencastro (2000, pp. 142-143) a CGGPM fez parte de uma operação da Metrópole para enquadrar a região no sistema atlântico. De acordo com Maximiliano M. Menz (2013), as Companhias de Comércio foram um dos capítulos mais importantes da história econômica colonial portuguesa, pois, estimularam a produção mercantil do algodão, a integração definitiva do Grão Pará e Maranhão no mercado atlântico, propiciaram mudanças institucionais, além da organização dos grupos mercantis portugueses. O economista Cláudio Shikida (2007, p. 10-11), entretanto, sugere que o sucesso econômico da empresa pombalina pode ser relativizado, pois, na leitura do mesmo, o desempenho econômico da sociedade mercantil não foi tão excepcional.

Todavia, não se pode ignorar que a frota da empresa intensificou a chegada de navios nos portos de São Luiz e Belém, cumprindo um papel fundamental na dinamização das atividades na região. Como enfatiza Diego Santos (2013, p. 36):

Os navios da empresa pombalina também serviram para movimentar o comércio do norte. Enquanto as capitânicas setentrionais importavam da companhia tecidos, louças e gêneros alimentícios, exportavam para a mesma suas principais produções, entre elas o algodão, arroz, *drogas do sertão* e outros. O que beneficiava, em grande medida, alguns nacionais, mas, principalmente, os *corpos* da companhia.

Nesse contexto, os navios portugueses precisavam estar aptos para transportar bens coloniais e europeus e também para fazer o deslocamento forçado de africanos escravizados. Com a atuação da CGGPM a rota do tráfico negreiro, voltada para os portos do Grão-Pará e Maranhão, se intensificou.

De acordo com Marcus Rediker (2011, p. 17) as embarcações eram verdadeiras “câmaras de sufocamento”, uma estranha e poderosa combinação de máquina de guerra, prisão móvel e feitoria. Daniel Domingues Silva (2020) concorda com esse autor, ao afirmar que “O próprio navio negreiro não passava de uma câmara de sufocação flutuante. Sufocava homens e mulheres, velhos e jovens, fortes e fracos. Sugou o ar dos pulmões de várias etnias africanas”.

Os navios negreiros foram fundamentais para a efetivação da diáspora africana e as dezenas de embarcações da CGGPM trouxeram milhares de escravizados para o norte da América Portuguesa (BUTLER & DOMINGUES, 2020, p. 360). Todavia, não é possível definir o tamanho da frota da companhia. De acordo com Antonio Carreira (1969, p. 50-51), ela era composta por 64 navios de diversos tipos, sendo que 45 eram registrados como de sua propriedade e os demais deveriam ser fretados. Manuel Nunes Dias (1970, p. 298-303) apresenta números diferentes. Ao fazer um levantamento das embarcações da CGGPM, conseguiu identificar 124 navios: 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 09 naus, 09 sumacas, 5 iates, 4 navios, 03 escunas, 03 bergantins, 03 lambotes, 02 lanchas, 01 paquete, 01 corsário e 09 navios não identificados. Mas o próprio autor considerava esse número questionável em

virtude de uma série de fatores. Para Frederik Matos (2019, p. 213-214) as divergências nos números podem estar relacionadas ao dinamismo das atividades. Eles poderiam se referir "a um determinado momento na trajetória de funcionamento da empresa monopolista, não correspondendo ao todo de embarcações ao longo do período de seu funcionamento".

De todo modo, várias embarcações passaram a circular a partir da atuação da CGGPM. O navio Nossa Senhora de Belém, a corveta Nossa Senhora do Carmo, a chalupa Nossa Senhora da Piedade e a sumaca Santo Antonio e Almas eram algumas delas.<sup>3</sup> No que tange aos diferentes tipos identificados, Antonio Carreira (1969 p. 51.) destaca que:

As embarcações pequenas, em especial chalupas, escunas e sumacas eram utilizadas em Cabo Verde no serviço entre as ilhas, e em Cacheu e Bissau, nos rios, e nos percursos ao longo da costa, talvez para o norte até ao Gâmbia e Casamansa e, comprovadamente, para o Sul, nos rios de Guiné até Serra Leoa, onde serviam de lojas flutuantes, para venda de mercadoria e compra de escravos, anil, cola, âmbar, dentes de peixe cavalo, pontas de marfim, peles de gazela e outros gêneros. Tudo era, depois, concentrado em Bissau ou Cacheu para expedição, com destino a Lisboa, nos navios de maior tonelagem.

Já os navios da CGGPM que operavam em Angola, costumavam ser maiores que os demais saídos do Brasil. De acordo com Joseph Miller (1988, p. 326), os navios da empresa monopolista tinham maior capacidade de abrigar escravizados em seu interior. Esse autor destaca ainda que a construção naval brasileira cresceu ao longo do século XVIII, já que inicialmente, os navios envolvidos no comércio de gente escravizada, que chegavam em Angola eram, em sua maioria, construídos na América.

O Grão-Pará atuou nessa atividade favorecido pela abundância de madeiras e pelo desenvolvimento da extração das mesmas na região. Na década de 1760 foi instalado o Arsenal Real denominado de Arsenal de São Boa Ventura, às margens do rio Pará, com o intuito de construir embarcações maiores (BATISTA, 2020, p. 80). A CGGPM também possuía um estaleiro próprio de embarcações, onde duas galeras já haviam sido construídas em 1764.<sup>4</sup>

Nesse cenário de dinamização das atividades econômicas, os trabalhadores e trabalhadoras marítimas foram fundamentais para a manutenção dessas transações transoceânicas. A tripulação dos navios, contavam com a participação de africanos, fossem eles livres ou escravizados, que atuavam nas mais diversas atividades, como as mencionadas acima, e muitas outras. (RODRIGUES, 2005; LINEBAUCH & REDIKER, 2008; REDIKER, 2011; RODRIGUES, 2015)

<sup>3</sup> ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU), Atas do Conselho de Lisboa (ACL), Conselho Ultramarino (CU), seção 013, cx. 32, doc. 3010. Mapa dos navios pertencentes à Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão e que são utilizados para o giro do seu comércio, datado de cerca de 1750. [S. l.], [s. d.].

<sup>4</sup> AHU, ACL, CU, seção 013, cx. 55, doc. 5020. Aviso (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará. [Lisboa], 9 jan. 1764.

Nos impérios coloniais, eram recorrentes três modalidades de relações de trabalho envolvendo escravizados nos navios:

a primeira era aquela em que senhores privados, vinculados ou não a uma sociedade marítima, alugavam seus escravos a marinheiros livres, capitães ou armadores de navios, os quais os inscreviam nos róis das embarcações. A segunda modalidade era aquela baseada na posse de escravos marinheiros por indivíduos que trabalhavam embarcados, fossem como capitães, capelães, cozinheiros, cirurgiões ou como marujos. A terceira modalidade era aquela na qual grandes armadores e comerciantes eram proprietários ou locadores de marinheiros escravos. (SILVA & SOUZA, 2019, p. 53).

Como já destacado, A CGGPM tinha atividades em Angola e exerceu o monopólio comercial no Grão-Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu e Cabo Verde no período entre 1755 e 1777. Utilizavam trabalhadores marítimos escravizados, mas as relações estabelecidas não se encaixavam nas três formas descritas acima. Além dos 50 grumetes em Bissau, a empresa possuía ainda 25 escravos em Cacheu (21 grumetes, 2 raparigas e 2 dois escravos meninos “nascidos em casa”) e mais 6 escravos ladinos no porto de Praia, em Cabo Verde. Essas informações estão presentes em uma lista que trazia o levantamento dos escravizados que foram comercializados pela companhia em virtude do fim do monopólio. (CARREIRA, 1988, p. 148).

Como pontuamos, as idas e vindas dessas embarcações movimentaram as atividades comerciais e ajudaram a imprimir um novo ritmo no processo de colonização ao norte da colônia portuguesa, mas também definiram e redefiniram vidas, como se verá adiante.

## **Tripulação e hierarquia nos navios**

Como já mencionado, marinheiros e marinheiras escravizados faziam parte do conjunto de trabalhadores marítimos responsáveis pelo funcionamento das engrenagens da CGGPM. Foi essa gente ligada ao trabalho nos navios que permitiu a interligação entre as margens do Atlântico. Alberto da Costa e Silva (2003, p. 54), ao se referir as intensas ligações e trocas entre África e as possessões portuguesas na América, afirma que estas se deram “nas duas direções, e cada um dos dois lados do Atlântico não era de todo indiferente o que se passava no outro”. David Armitage (2014, p. 207) chama atenção para a “invenção do Atlântico”, que, segundo ele:

Foi resultado de sucessivas ondas de navegação, exploração, colonização, administração e imaginação. O Atlântico foi uma invenção europeia não apenas porque os europeus foram seus ocupantes exclusivos, mas porque foram também os primeiros a conectar os seus quatro lados em uma única entidade, formando, ao mesmo tempo, um sistema e uma representação de um atributo natural singular.

Robin Law e Kristin Mann (1999, p. 307-334) cunharam o termo “comunidade atlântica” para se referirem aos intensos laços comerciais e culturais entre a Bahia e o Golfo do Benin.

Segundo eles, os contatos entre esses dois espaços garantiram o desenvolvimento de uma comunidade de pessoas que se relacionavam e compartilhavam práticas culturais cuja ponte era o Atlântico. Roquinaldo Ferreira (2012, p. 12), apoiado em ampla documentação e pesquisa exaustiva, afirma que esse conceito também se aplicava a Angola.

Russel-Wood (2009, p. 82.) destaca a importância do Atlântico português, onde muita coisa teria acontecido: comércio, movimentos de povos, cruzamentos de fronteiras, entre outros, e ao tentar caracterizar esse espaço, pondera que:

Neste Atlântico ultramarino português, as fronteiras eram confusas; percepção e “qualidade da pessoa” substituíram os critérios sociais metropolitanos tradicionais para avaliar a posição de uma pessoa; a negociação foi mais eficaz do que os mandatos; o carisma substituiu a autoridade delegada; linhas entre o que era legal e ilegal foram borradas; e a aplicação da letra da lei era negociável. Transição, porosidade, permeabilidade e elasticidade caracterizavam este outro Atlântico português. As características delineadas acima eram elas mesmas inconstantes e transitórias, e variavam por região e período.

Foi nesse mundo atlântico que africanos como João de Oliveira viveram múltiplas experiências. Ao sair da condição de escravizado, se tornou marinheiro e posteriormente uma espécie de chefe representante da autoridade régia africana sobre o comércio atlântico, tendo sido o responsável pela abertura de Porto Novo e Onim para o comércio baiano que tinha os escravizados como seu principal produto (SOUZA, 2020). É fato que nem todos alcançaram altos postos como ele, a maioria seguiu uma vida mais modesta, submetidos às hierarquias definidas nas embarcações e as condições de vida que lhe eram impostas.

Havia uma hierarquia bem demarcada que levava em consideração o cargo ocupado pelo trabalhador marítimo e sua condição jurídica. A violência era largamente utilizada para garantir, dentre outras coisas, a obediência. Nos navios portugueses, segundo Jaime Rodrigues (2005, p. 166), o cargo mais alto era o de capitão. Marcus Rediker (2011, p. 14) afirma que “os capitães de navios negreiros, eram duros, dinâmicos, famosos por seu poder concentrado, pela presteza em recorrer ao chicote e a capacidade de controlar grande número de pessoas”. Costumavam ser homens de confiança dos armadores dos navios, mas também podiam participar do comércio de escravizados. De acordo com Florentino (1997, p. 153) eram “um dos mais importantes elos de ligação [sic] com os comerciantes africanos com quem faziam as negociações. O conhecimento, a experiência e os recursos aí obtidos os levavam a empreender expedições independentes, passando a atuar como comerciantes de escravos”.

No porto de Belém identificamos dois homens que desempenharam a função ora de capitão, ora de financiadores de viagens. João Antônio é um deles. Financiou e atuou como capitão no navio Nossa Senhora da Boaventura, São Gonçalo e Almas, vinda com escravizados da Bahia, em 1779 (SILVA, 2012, p. 107). João do Espírito Santo, morador de Bissau, também era capitão nos navios da Companhia desde 1772 e trazia cativos ao Pará na corveta São Pedro



Gonçalves.<sup>5</sup> Em 1779, aparece como financiador de uma embarcação com duzentos e vinte e dois escravizados.<sup>6</sup> Dois anos depois seu nome consta em um registro como armador de uma viagem com escravizados de Bissau em direção ao porto do Pará.

É possível identificar situação semelhante no Maranhão. A galera Rita chegou de Angola, em 19 de setembro de 1785, trazendo um carregamento de 606 escravizados consignados a três pessoas: 484 cativos a Manoel Lopes Trindade, 79 para Joaquim Lázaro Madeira, que era o capitão do navio, e 43 para o piloto, que não tem seu nome identificado (JACINTO, 2019, p. 8-9). Este último estava abaixo do capitão na hierarquia das embarcações e não era comum aparecer ocupantes desse cargo como consignatários de escravizados, como nesse caso.

Além de capitães e pilotos as embarcações contavam ainda com capelães e cirurgiões, funções que, geralmente, não eram exercidas por cativos. Nas viagens era comum haver mais de um piloto, pois, o risco de morte era grande o que exigia que houvesse a bordo várias pessoas com conhecimento de navegação para dar prosseguimento à empreitada (REDIKER, 2011, p. 67). Ao capelão do navio cabia garantir o socorro espiritual dos tripulantes, bem como vigiar a ortodoxia católica a bordo (RODRIGUES, 2019). A manutenção da saúde cabia a profissionais como cirurgiões e barbeiros. Embora os primeiros fossem preferidos nos tumbeiros, eles eram raridade, não sendo incomum serem substituídos por barbeiros que atuavam curando feridas e algumas doenças e às vezes realizavam sangramentos (ABREU, 2011). Segundo Benedito Barbosa (2019, p. 170), não havia muitos cirurgiões atravessando o Atlântico e chegando até os portos da Amazônia Colonial.

O piloto de corveta Antonio Cabral Leal, o capelão José Antonio de Vargas e o cirurgião de navio José de Figueiredo são exemplos de homens que trabalhavam nas travessias atlânticas, comerciando mercadoria humana, nas embarcações da empresa monopolista. Residiam em Bissau e quem sabe, em algum momento, viajaram nos mesmos navios que os marinheiras e marinheiros escravizados que mencionamos (CARRERA, 1988, p. 272).

De acordo com Jaime Rodrigues (2015, p. 324), os grumetes e abaixo deles os grumetes escravizados eram a escala mais baixa na hierarquia das embarcações. Situavam-se entre o marinheiro e o pajem e suas funções e as de mancebos e moços eram descritas de forma relativamente similar. Segundo esse autor, normalmente eram jovens com pouca experiência no mar, que ao longo da viagem iam aprendendo os trabalhos requisitados nos navios. Sendo assim, desempenhavam atividades diversas, entre elas a de vigiar os escravizados que seriam comercializados. Alguns grumetes, no entanto, poderiam ser mais velhos, nesse caso, o mais comum era se tratarem de cativos que poderiam ser alugados ou acompanhavam seus senhores nas viagens.

---

<sup>5</sup> *Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos*. (Plataforma online). Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 11 abr. 2021. As informações estão na viagem de número 19596.

<sup>6</sup> Nesta viagem a companhia aparece como financiadora, mas o MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará, no ano de 1779, traz o registro o nome de João do Espírito Santo nessa função. Ver: AHU, ACL, CU, seção 013, cx. 84, doc. 6921. Pará, 26 jan. 1780.

Considerando a atuação dos escravos nessas atividades Phillip Morgan (2010) cunhou o conceito de escravidão marítima. Esse autor destaca que nas sociedades costeiras pessoas submetidas à escravidão, desempenharam funções diversas como as de pilotos, marinheiros, canoieiros, mergulhadores, tradutores, camareiros, cozinheiros e grumetes.

Essas idas e vindas no mar, feitas por marinheiros negros que participavam do giro comercial atlântico, foi abordada por Didier Lahon (2011) que destacou algumas experiências desses sujeitos que circulavam entre a metrópole e os portos de São Luís e Belém, após a publicação do Alvará de 19 de setembro de 1761, que restringiu o tráfico de escravizados para Portugal. Em seu artigo ele permite que visualizemos alguns perfis de marinheiros africanos:

Em 1767, a corveta São Pedro Gonçalves, cujo capitão era Ignácio Luís da Silva, saiu de Lisboa em julho, passou por Bissau onde carregou 127 escravos que transportou para Belém. A tripulação contava com 26 homens entre os quais um preto forro, moço de primeira viagem, Francisco Lopez de 18 anos, provavelmente natural de Lisboa; Manoel da Luz dos Anjos, um moço preto forro de 18 anos, natural de Bissau embarcado pela terceira vez. Os acompanhavam, Christovão da Silva, moço do navio, preto forro de 24 anos, que embarcava havia 12 anos, natural de Angola, e enfim Francisco António, um pardo forro natural do Pará com 24 anos que navegava havia 5. (LAHON, 2011, p. 78).

Mariana Cândido (2010, p. 399) ao investigar o número de marinheiros escravizados de origem africana nos navios negreiros lusos, nos idos de 1760 e 1820, afirma que o número de escravos ligados ao trabalho nos tumbeiros era pequeno. De acordo com seu trabalho, geralmente a tripulação só contava com um ou dois cativos e às vezes nenhum. Dito isto, não deixa de ser significativo encontrar tantos escravizados atuando na função de grumetes na CGGPM e mais do que isso, identificar mulheres entre eles.

## **Mulheres no mar: navegando entre Bissau, São Luís e Belém**

Os ventos e as correntes marítimas faziam com que o trajeto entre a Alta Guiné e os portos de São Luís e Belém fosse realizado de maneira mais rápida do que as realizadas para os portos do Atlântico Sul em direção a mencionada região, pois navegaria em águas calmas, o que aumentava os dias de viagem.<sup>7</sup> Além disso, Antonio Carreira (1969, p. 65) pontua que “os direitos de saída a incidir sobre escravos foram sempre mais elevados em Angola do que na Guiné”.

Desde o século XVII, buscou-se uma conexão entre Maranhão e Guiné. De acordo com Rafael Chambouleyron (2006, p. 95) tal ligação tinha por objetivo resolver os problemas decorrentes da proibição da escravização e da escravidão indígena no Estado do Maranhão e, ao que parece, procurar consolidar a presença portuguesa naquela região.

---

<sup>7</sup> A navegação para o sul de dava em águas calmas, o que aumentava os dias de viagem, a quantidade de água e suprimentos, bem como contribuía para uma maior porcentagem de morte da mercadoria humana. Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de Alencastro (2000, p. 57-63), Silva (2008, p. 585-486) e Barroso Junior (2009, p. 52-56).

Manuel Dias (1970, p. 470) afirma que a rota mais usual no período da CGGPM eram os centros de resgate no ocidente africano, fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador, completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Desses elos do tráfico atlântico seguiam todos os anos nos navios da Companhia milhares de escravizados que formavam as carregações de mão de obra reclamada pelos lavradores do estado do Grão-Pará e Maranhão, bem como, os homens e mulheres escravizados classificados como grumetes que atuavam em seus navios.

A presença feminina nas embarcações era mais comum quando eram transportadas na condição de "peças" que seriam comercializadas em algum dos muitos destinos do tráfico transatlântico (RODRIGUES, 2015, p. 139). As condições para as pessoas depositadas no interior dos navios eram terríveis, mas, sendo mulher, poderiam ser ainda piores. Um exemplo da violência dos marujos sobre as escravizadas foi registrado, em 1752, no interior de um navio, quando, nas vistas de todos, uma mulher africana grávida, fora brutalmente estuprada (REDIKER, 2011, p. 188). Esse era só o início das agruras que enfrentariam a partir do momento em que foram transformadas em escravas.

Enquanto trabalhadoras do mar nos negreiros, as mulheres eram raríssimas, segundo afirmam os estudiosos. Jaime Rodrigues (2015, p. 139) pontua que a presença massiva de homens trabalhando nos navios e a quase ausência de mulheres, teria tornado a prática da homossexualidade comum. Os homens mais velhos e melhor posicionados hierarquicamente faziam de jovens grumetes e pajens seus alvos.

Tais especificidades chamam ainda mais atenção para a presença de Joana, Maria Dias, Tomásia, Gênu, Janabá, Gênu, Orangona, - as grumetes escravizadas que citamos no início deste texto -, nas embarcações da CGGPM. Elas estavam na base da hierarquia da tripulação e passavam meses cercadas por homens. Para além dos perigos da travessia, assim como jovens grumetes e pajens, estavam expostas a abusos que poderiam ser cometidos pelas hierarquias superiores. Como mulheres e escravas, conseguiam impor limites a eles? Eram companheiras de outros membros da tripulação ou eram obrigadas a prestarem serviços sexuais por meio da força no percurso da travessia? Infelizmente, não temos elementos para responder a esses questionamentos.

Que funções poderiam ser desempenhadas por essas mulheres? Para além dos seus nomes e nações não encontramos mais nenhuma informação sobre elas. Jaime Rodrigues (2015, p. 160) afirma que o comércio de cativos costumava requerer especialização e que os marinheiros escravizados realizavam os serviços mais difíceis, como os reparos dos cascos do navio, por exemplo. Sabemos que os trabalhos destinados a homens e mulheres sob o julgo da escravidão não costumavam ser muito diferenciados, assim, pode ser que elas auxiliassem nesses serviços ou que se valessem de outras habilidades para desenvolver tarefas ao longo dos trajetos.

Considerando que os navios negreiros eram espaços de ajuntamentos multiétnicos pode ser que essas mulheres atuassem como intérpretes nos navios, uma das atividades

frequentemente desenvolvidas por africanos. Conhecer a língua dos cativos aprisionados possibilitava aos grumetes que os vigiavam ter atenção à comunicação entre eles, e, eventualmente evitar revoltas. As grumetes Gênú de nação Fula, Janabá Mandinga e Orangona de nação Bujagó tinham condições de entender a língua dos cativos que eram comercializados pela Companhia de Comércio, pois, era justamente da região da Senegâmbia, que a empresa monopolista mais retirou e transportou escravizados enquanto esteve em atividade.

Embora não tenhamos mais elementos sobre as experiências vividas por essas mulheres, não se pode ignorar que elas estiveram presentes nas fainas marítimas, pelo menos nos navios da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

## Referências

### Fontes

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (LISBOA) [ONLINE]

AHU, ACL, CU, seção 013, cx. 32, doc. 3010. Mapa dos navios pertencentes à Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão e que são utilizados para o giro do seu comércio, datado de cerca de 1750. [S. l.], [s. d.].

AHU, ACL, CU, seção 013, cx. 55, doc. 5020. Aviso (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará. [Lisboa], 9 jan. 1764.

AHU, ACL, CU, seção 013, cx. 84, doc. 6921. MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará, no ano de 1779. Pará, 26 jan. 1780.

### Bibliografia

ABREU, Jean Luiz Neves. *Nos domínios do corpo: o saber médico luso-brasileiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2011.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul – séculos XVII e XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Rita Heloísa de. *O diretório dos índios: um projeto de "civilização" dos índios do século XVIII*. Brasília: Ed. UnB, 1997.

ARMITAGE, David. Três conceitos de História Atlântica. *História Unisinos*, São Leopoldo (RS), v. 18, n. 2, p.206-217, maio-ago. 2014.

BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do Atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

- BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão-Pará colonial (1755-1819)*. 2019. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz, 2019.
- BARROSO JUNIOR, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.
- BATISTA, Regina Célia Correa. Escravidão de africanos e fabricação de madeiras no Grão-Pará na segunda metade do século XVIII. *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores/as Negros/as (ABPN)*, v. 12, n. ed. esp., p. 71-88, ago. 2020.
- BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão Negra no Pará (séculos XVII-XIX)*. Belém: Paka Tatu, 2012.
- BUTLER, Kim D.; DOMINGUES, Petrônio. *Diásporas imaginadas: Atlântico negro e histórias afro-brasileiras*. São Paulo: Perspectiva, 2020.
- CANDIDO, Mariana Pinho. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. *Slavery & Abolition*, Londres, v. 31, n. 3, 2010.
- CARREIRA, Antonio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Vol. 2: Documentos (O comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII). São Paulo: Ed. Nac., 1988.
- CARREIRA, Antonio. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, n. 52, p. 79-114, 2006.
- DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1775-1778)*. Vol. 1. Belém: UFPA, 1970. 2 vols.
- DOMINGUÊS, Ângela. *Quando os índios eram vassalos: colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: CNCDP, 2000.
- FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2012.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. Caminhos entrecruzados: tráfico transatlântico e interno de escravos no Maranhão do fim do século XVIII. *Anais do [...] 9º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, 2019.
- LAHON, Didier. Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX). *Revista Estudos Amazônicos*, Belém, v. 6, n. 1, p. 70-99, 2011.
- LAW, Robin; MANN Kristin. West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast. *William and Mary Quarterly*, 3ª s., v. 56, n. 2, p. 307-334, 1999.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

- LOBO, Marcelo Ferreira. No mar e na terra: manumissão de escravos e vivências de liberdade (1796-1803). In: BEZERRA NETO, José Maia; LOBO, Marcelo Ferreira; LAURINDO JÚNIOR, Luiz Carlos (Orgs.). *Escravidão e Liberdade no Brasil Setentrional*. Ananindeua, PA: Cabana, 2022.
- MATOS, Frederik Luiz de Andrade. *O Comércio das "Drogas Do Sertão" sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. 2019. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.
- MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 48, p. 45-76, dez. 2013.
- MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant capitalism and the angolan slave trade 1730-1830*. Wisconsin: Univ. of Wisconsin Press, 1988.
- MORGAN, Phillip. Maritim slavery. *Slavery & Abolition*, v. 31, n. 3, 2010.
- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras: 2011.
- RODRIGUES, Jaime. Capelães na marinha mercante portuguesa: engajamento e perfis profissionais (séculos XVIII e XIX). *Revista de Índias*, Madri, n. LXXIX/276, p. 399-431, 2019.
- RODRIGUES, Jaime. Circulação Atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *História* (São Paulo), v. 34, n. 2, p. 128-145, jul-dez. 2015.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- SAMPAIO, Patrícia Melo. *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia*. Manaus: EDUA, 2012.
- SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasileiras: o tráfico interno de escravos em direitura à Amazônia, c.1778 - c.1830*. 2013. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.
- SHIKIDA, Claudio. *Apontamento sobre a economia política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*. Rio de Janeiro: IBEMEC, 2007.
- SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Ed. UFRJ, 2003.
- SILVA, Daniel B. Domingues. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organization. *Slavery and Abolition*, v. 29, dez. 2008.
- SILVA, Daniel Domingues. "I can't breathe" is tied to a long history of Black asphyxiation". *The Washington Post*. (Site). Publicado em: 14 ago. 2020. Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/outlook/2020/08/14/i-cant-breathe-is-tied-long-history-black-asphyxiation/>. Acessado em: 14 ago. 2020.
- SILVA, Luiz Geraldo; SOUZA, Priscila de Lima. Escravos Marinheiros, Senhores e Locadores Leis Pombalinas, Faina Marítima e Economia Mundial (1761-1810). *Afro-Ásia*, n. 60, p. 45-79, 2019.
- SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado Do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. 2012. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SOUZA, Daniele Santos de. De escravo a cabeceira: a trajetória do africano João de Oliveira no mundo atlântico setecentista. *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores/as Negros/as (ABPN)*, v. 12, n. ed. esp., p. 113-139, ago. 2020.