

historia: fronteiras



Vol. II

Eunice Nodari
Joana Maria Pedro
Zilda M. Gricoli Iokoi
(organizadoras)

Volume II



História: Fronteiras

XX Simpósio Nacional da ANPUH

Florianópolis-SC

Julho de 1999

ANPUH

Humanitas
FFLCH/USP

1999

OS *MINA* EM MINAS: TRÁFICO ATLÂNTICO, REDES DE COMÉRCIO E ETNICIDADE

Mariza de Carvalho Soares
Universidade Federal Fluminense

Excetando-se o caso da Bahia, as rotas de distribuição de escravos procedentes da Costa da Mina para diferentes pontos das capitanias do sul, ao longo do século XVIII, têm sido menosprezadas pelos historiadores do tráfico atlântico¹. Em trabalhos anteriores procurei destacar duas idéias que são o ponto de partida para essa nova reflexão. Em primeiro lugar, ao tratar do tráfico de escravos africanos e das formas de organização desses escravos no cativeiro é indispensável considerar sua diversidade, seja pela identificação étnica, seja por outras identidades configuradas no cativeiro². Ao contrário do que tem sido afirmado pela historiografia, os chamados “mina” não são um grupo étnico e sim o resultado da reorganização de diferentes grupos étnicos procedentes da Costa da Mina que, a partir do século XV, em função da configuração do Império português, passam a ser assim designados. É o caso dos maki (ou mahi, como são chamados na Bahia) um dos principais grupos étnicos designados no Rio de Janeiro como “mina”. Ao longo do século XVIII e mesmo na primeira metade do XIX, pude localizá-los na Bahia, no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e em Goiás.

Ao redesenhar o caminho percorrido pelos maki e pelos mina de um modo geral, passei a redefinir duas categorias chaves da historiografia do tráfico: tráfico atlântico e tráfico interno. A rota de distribuição dos maki permite perceber que vindos da Costa da Mina, aportam em Salvador, de onde são distribuídos para Rio de Janeiro, Minas e Goiás. Para o Rio seguem por mar, para Minas e Goiás usam também o chamado Caminho do Sertão. Os

que são mandados para o Rio de Janeiro por mar são aí distribuídos para o interior da capitania por vários pequenos caminhos que se bifurcam do principal deles: o chamado Caminho Velho ou Caminho do Ouro que liga Paraty a Minas Gerais. Nesse sentido, uma parte do que é considerado pela historiografia como “tráfico interno” deve ser tomado como um trecho interno desta grande rota atlântica que sai de vários pontos da Costa da Mina (os maki vêm do interior do atual Daomé) para chegar a diferentes pontos da América portuguesa e também espanhola, com número variado de escalas intermediárias que correspondem também a uma cadeia de negociantes de maior ou menor porte.

Na primeira metade do século XVIII, o Caminho Velho, aberto sobre a antiga Trilha dos Guaianás, que sai das proximidades da Vila de Paraty, é o primeiro caminho terrestre usado pelos portugueses para atravessar a Serra do Facão em direção a Minas Gerais. Este caminho faz de Paraty passagem obrigatória para as tropas que transportam toda sorte de mercadorias, escravos e ouro. O primeiro registro de embarque de ouro, para Portugal data de 1697. Daí em diante, a vila de Paraty está, ao longo da primeira metade do século XVIII, associada aos caminhos e descaminhos do comércio do ouro e dos escravos³. Passando por Paraty, os escravos vindos da África são levados para o trabalho nas lavras e outras atividades a elas ligadas. Lá chegando, comprados a peso de ouro, fazem escoar para as mãos dos negociantes o metal que deveria seguir para os cofres da Coroa. Assim, o caminho por onde sobem os escravos e desce o ouro, passa a ser também a rota do “descaminho”⁴. Praias desertas, matas fechadas e ouro em pó são o segredo do enriquecimento.

Nos primeiros dez anos que se seguem à descoberta do ouro é montado um ineficiente aparato fiscal, com vistas à taxação do ouro. O “Caminho Novo”, sem passagem por Paraty, é aberto por Garcia Rodrigues Pais Leme, em 1710⁵, mas, por muitos anos, a chamada Estrada Geral da Serra dos Órgãos é apenas uma estreita trilha. O ano de 1710 pode ser considerado um marco na organização do tráfico negreiro na capitania do Rio de Janeiro. Neste ano é elevada para 4.500 réis a taxa cobrada por escravo enviado às minas. Já então grande parte desses escravos vêm do Nordes-

te, com escala em Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Paraty, de onde seguem, por terra, até as lavras de ouro⁶. Por volta de 1710 já há um mercado de escravos bem regulado⁷. Júnia Furtado mostra como o comércio de escravos em Minas envolve, na primeira metade do século XVIII, grandes comboieiros que vêm do Rio de Janeiro e da Bahia com carregamentos para as minas. Os escravos levados para as minas vêm, muitas vezes, já encomendados, e sua compra é paga antecipadamente; outros são arrematados nos leilões pelos comboieiros e revendidos depois⁸.

Não é fácil impedir o desvio do ouro já que os responsáveis por seu descaminho são, em boa medida, os próprios negociantes (autorizados por meio de contratos) e os representantes da administração colonial⁹. São poucas as informações sobre os chamados negociantes de “grosso trato” que, na primeira metade do século XVIII, fazem o comércio entre a cidade de Rio de Janeiro, a África e as Minas. Dentre eles está Francisco Pinheiro, português estabelecido em Portugal, de onde faz negócios em toda a extensão do Império. Dentre suas atividades figura o tráfico de escravos de Angola e Costa da Mina, e sua remessa junto com outras mercadorias para as Minas. Já no ano de 1710, este comerciante de grosso trato atua no comércio de escravos na cidade do Rio de Janeiro, remetendo-os para as Minas¹⁰. Na cidade de Paraty, no ano de 1710, o capitão Lourenço Carvalho da Cunha é descrito como rico e poderoso, proprietário de 300 “negros” (não fica claro se africanos, ou da terra), usados no transporte de cargas, serra acima¹¹. Embora não fique especificado o rol das mercadorias transportadas, uma parte delas são, certamente, escravos. A trajetória do capitão Lourenço Carvalho da Cunha mostra que já em 1711 as relações comerciais entre Paraty, São Paulo e Minas Gerais permitem que um tropeiro do lugar empregue 300 escravos no transporte de mercadorias, enriquecendo com este comércio¹². É com vultosa esmola deste comerciante que no ano de 1712 são finalizadas as obras da Igreja Matriz da Vila de Paraty.

Trabalhando com assentos de óbito de africanos em Vila Rica entre 1719-1743, Edson Carneiro levanta um total de 101 óbitos, sendo 61 procedentes da Costa a Mina, 38 da costa centro-ocidental e 02 de Moçambique. Para os anos de 1744 a 1768

quantifica 464 da Mina, 236 da costa centro-ocidental e 07 de Moçambique. Usando livros de entrada da Irmandade de N. S. do Rosário de Mariana, Célia Borges quantifica, para o período de 1750 a 1760, um total de 282 escravos da Costa da Mina e apenas 37 da costa centro-ocidental¹³. Estes números permitem afirmar a importância do tráfico da Costa da Mina para o Rio de Janeiro, Minas e Goiás e recomendam uma análise mais aprofundada da rede comercial que o sustenta¹⁴. Estes números mostram a importância numérica da presença dos mina na escravaria concentrada da região da mineração. Se os 60% dos óbitos registrados são de africanos procedentes da Costa da Mina, o fato de segundo os dados de Célia Borges, um percentual ainda maior ser de africanos da Costa da Mina, filiados a irmandades, mostra não só a presença deste grupo mas também sua organização interna.

A partir de meados do século XVIII grande parte dos africanos chegados à capitania do Rio de Janeiro são já procedentes da costa centro-ocidental. O código 242 do Arquivo Nacional fornece um conjunto de listas referentes aos anos de 1795 a 1811 onde é possível identificar a procedência dos navios negreiros, cujas rotas indicam três grandes portos: Loango (Congo), São Paulo de Loanda (Angola) e São Felipe de Benguela (ao sul de Angola). Essas últimas décadas do século XVIII anunciam uma tendência que irá se consolidar no século XIX: a partir da década de 1810 o percentual de população africana atinge a cifra de 60% da população escrava, quase toda ela procedente da costa centro-ocidental¹⁵. Também os dados relativos a Minas Gerais indicam um progressivo decréscimo da presença de escravos procedentes na Costa da Mina em favor dos vindos da costa centro-ocidental. Ainda segundo dados de Célia Borges, a Irmandade de N. S. do Rosário de Mariana recebeu na década de 1771-1789 um total de 44 africanos vindos da Costa da Mina, 60 vindos da costa centro-ocidental e um de Moçambique. Para os anos de 1781-1808 encontra 12 ingressos de africanos da Costa da Mina, 23 da costa centro-ocidental e um de Moçambique¹⁶.

Embora nem sempre correspondam a grupos étnicos e sim à reunião de diversos pequenos grupos ou indivíduos isolados, as chamadas “nações” são uma identidade que pode, a qualquer

momento, ser acionada como critério para organização de africanos escravos e forros com diferentes finalidades desde a devoção aos santos até as rebeliões. Objeto de permanente preocupação dos governantes, a discussão sobre a mistura das “nações” africanas não levou a muitas investigações sobre o tema¹⁷. Se o desprezo da historiografia pela concentração de escravos africanos procedentes da Costa da Mina na cidade do Rio de Janeiro e em Minas e por suas formas de organização não está amparada em números, tampouco encontra abrigo nas opiniões da administração portuguesa e nos representantes locais do Império: a documentação da época que é farta em registrar as procedências africanas, assim como em demonstrar preocupação com elas. O mesmo Vahia Monteiro, imortalizado por Boxer na frase: “(...) não há mineyro que poça viver sem nem hua Negra Mina (...)” é um dos defensores da controversa tese da oportunidade de misturar escravos de diferentes nações. Baseado nesta teoria, numa carta datada de 1728, ele recomenda que se façam introduzir na Minas, negros de todas as nações¹⁸.

A emergência de um conjunto diversificado de novos trabalhos no campo da história e da antropologia sobre a problemática da diversidade étnica e das formas de organização a elas associados certamente levará à multiplicação de pesquisas sobre o tema. A presença dos “mina” em Minas certamente deverá ser destacada como imprescindível para a compreensão do quadro da distribuição étnica da escravaria africana e de suas formas de organização na América Portuguesa.

NOTAS

¹Sobre o tráfico entre Bahia e Costa da Minas ver Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVIII a XIX*. São Paulo, Corrupio, 1987.

²Cf. *Devotos da cor*. Identidade étnica, religiosidade e escravidão (Rio de Janeiro, século XVIII). Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. (no prelo).

³Sobre o tema ver COTRIM, Cassio R. M. “Paraty: um perfil histórico de sua riqueza econômica”. In *Julia Mann*. Uma vida entre duas culturas. São Paulo, Estação Liberdade, 1997, pp. 112-121.

⁴Usando a terminologia da época, Cássio Cotrim distingue o “descaminho” do “contrabando”: “Ocorre o contrabando quando uma mercadoria for ilegal e quando sua circulação for proibida. Acontece o descaminho quando não forem pagos os

impostos de uma mercadoria legal e de livre circulação.” COTRIN, Cassio. *op. cit.*, p. 120.

⁵ABN, vol. LVII. p. 173 Apud SOUZA, *op. cit.*, p. 33.

⁶Sobre as rotas atlânticas e sua distribuição ver GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo, Alfa-Omega, 1975, pp. 195-196.

⁷Como informa Antonil, é o seguinte o preço cobrado por um escravo na capitania: uma negra ladina cozinheira, 350 oitavas; um crioulo bom oficial, 500 oitavas; um moleque, 120 oitavas; um molecão, 250 oitavas; um negro bem feito, valente e ladino, 300 oitavas. Para melhor avaliar os preços, 120 oitavas é o preço de uma espingada bem feita e prateada, 200 oitavas, o do barrilote de vinho e 100 o de aguardente. O barrilote é um barril pequeno que pode ser carregado por apenas um escravo. Cf. ANDREONI, João António (André João Antonil). *Cultura e opulência do Brasil*. Introdução e Vocabulário por A. P. Canabrava. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1967, pp. 268-269.

⁸FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas*. Tese de Doutorado em História. São Paulo, FFLCH/USP, 1996, p. 237.

⁹É fartamente denunciado o rápido enriquecimento de D. Pedro de Almeida Portugal, futuro conde de Assumar, que chega às Minas como governador em 1711 e volta para Portugal em 1721, com uma fortuna dita incalculável.

¹⁰Cf. FURTADO, Júnia. *op. cit.*, pp. 286 e 242-243.

¹¹O comerciante é citado num diário anônimo que descreve a viagem do futuro conde de Assumar do Rio de Janeiro a Vila Rica no ano de 1717. Cf. PORTUGAL, D. “Pedro de Almeida, futuro conde de Assumar. Diário de viagem (...)”. In *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. vol. 03, p. 297.

¹²Cf. SOUZA, Marina de Mello e. *Paraty: a cidade e as festas*. Rio de Janeiro, UFRJ/Tempo Brasileiro, 1994, p. 35.

¹³Cf. CARNEIRO, Edson. 1964, p. 17. Célia Borges. *Devoção branca de homens negros: as irmandades do Rosário em Minas Gerais no século XVIII*. Tese de Doutorado em História. Niterói, UFF, 1998, p. 149.

¹⁴Nas Minas Gerais do século XVIII, o número de escravos procedentes da Costa da Mina justifica a elaboração, no ano de 1741, de um vocabulário da chamada “língua geral da mina”, analisado por Sílvia Lara nesta mesa.

¹⁵Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995, p. 38.

¹⁶BORGES, Célia. *op. cit.*, p. 149.

¹⁷Sobre a temática da identidade étnica como critério para organização de grupos ver Soares, 1997, especialmente capítulo 03 e 06. O mais significativo painel das pesquisas recentes associadas à escravidão e quilombos é o livro organizado por REIS, João José e GOMES, Flávio dos Santos, *Liberdade por um fio*. História dos quilombos no Brasil. São Paulo, Companhia das Letras, 1996. Nenhum dos artigos publicados, ressalvado um comentário de Schwartz, trata desta questão.

Mariza de Carvalho Soares

¹⁸Cf. BOXER, C. R. *A idade de ouro do Brasil*. (dores de crescimento de uma sociedade colonial). São Paulo, CEN, 1969, p. 186; Carta do governador do Rio de Janeiro de 05/07/1728. Incluída em Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo, 50 (1929) pp. 60-61 Apud LARA Silvia. “Do singular ao plural - Palmares, capitães-do-mato e o governo dos escravos”. In REIS, J. J. e GOMES, F. S. (orgs.). *Liberdade por um fio*. História dos quilombos no Brasil. São Paulo, Companhia das Letras, 1996, p. 88.