



Revista Historiar

ISSN: 2176-3267

Vol. 10 | Nº. 18 | Jan./Jun. de 2018

**Benedito Carlos Costa  
Barbosa**

*Doutorando em História das  
Ciências e da Saúde da Casa de  
Oswaldo Cruz/FIOCRUZ-RJ.  
Professor na Secretaria de Estado  
de Educação do Pará (SEDUC/PA)*  
carlobenedito@hotmail.com

# INFORTÚNIOS NA TRAVESSIA DO ATLÂNTICO: naufrágios, doenças e mortes nas viagens da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778).

---

## RESUMO

O estudo, baseado nos documentos arquivistas e nos dados slave voyages, analisa os infortúnios (navrágios, doenças e mortes) no contexto da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). O tempo das viagens, a superlotação e as condições físicas e higiênicas das embarcações concorreram para esses infortúnios que se desdobraram em inúmeras mortes de escravizados ao longo das viagens atlânticas durante o monopólio desta companhia.

**Palavras-chave:** Comércio Negreiro. Escravizados. Doenças. Mortes. Navrágios.

---

## ABSTRACT

The study, based on archival documents and slave voyages, analyzes the misfortunes (shipwrecks, illnesses and deaths) in the context of the Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). Travel time, overcrowding and the physical and hygienic conditions of the vessels contributed to these misfortunes that unfolded in innumerable deaths of enslaved ones during the Atlantic trips during the monopoly of this company.

**Keywords:** Slave Trade. Enslaved. Diseases. Deaths. Shipwrecks.

## Introdução<sup>1</sup>

A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM) constituiu uma tentativa do Estado português de dinamizar o comércio na Amazônia<sup>2</sup> por meio da venda de africanos escravizados aos senhores de terras e engenhos, igualmente pretendia comprar e exportar os gêneros produzidos na região<sup>3</sup>. A partir da criação dessa companhia de comércio, na segunda metade do século XVIII, homens, mulheres e crianças de diferentes áreas da costa africana desembarcaram nos portos amazônicos, mas geralmente, em quantidade inferior ao número de embarcados. Muitos infortúnios concorreram para essa diferenciação no circuito negreiro, especialmente na travessia do Oceano Atlântico, marcados por roubos, piratarias, naufrágios, doenças, mortes e outros fatores que contribuíram para a irregularidade numérica no comércio negreiro.

Baseado nos infortúnios que abateram os escravizados no percurso das viagens transatlânticas, este artigo busca analisar os naufrágios, as doenças e as mortes no trajeto África-Amazônia, no contexto do monopólio da CGCGPM (1755 - 1778). Apesar desses infortúnios estarem intrinsecamente relacionados, serão analisados separadamente. Neste sentido, o artigo divide-se em quatro partes. A primeira parte aborda a criação e o funcionamento da CGCGPM; a segunda parte analisa os naufrágios dos navios que transportavam os traficados; a terceira parte estuda as doenças, sobretudo a varíola (doença conhecida na época como bexigas) que em diversos momentos atingiu os portos de Belém e São Luiz; e por fim, analisa as mortes de africanos nas viagens atlânticas entre as costas africana e amazônica.

O estudo baseia-se em fontes arquivistas do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e do Arquivo Público do Estado do Pará (APEP)<sup>4</sup>. Parte desses documentos arquivistas encontram-se compilados em obras<sup>5</sup> que tratam do comércio negreiro e

---

<sup>1</sup> Este artigo constitui uma parte da pesquisa que desenvolvo junto ao Programa de Pós-Graduação em História das Ciências Saúde da Casa de Oswaldo Cruz/FIOCRUZ-RJ.

<sup>2</sup> A Amazônia compreendia ao estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1772) com capital em Belém posteriormente com o desmembramento do Maranhão, passou a denominar estado do Grão-Pará e Rio Negro (1772-1808), com capital em Belém.

<sup>3</sup> Esses produtos compreendem os extraídos (drogas do sertão) e cultivados, sobretudo baseado na mão de obra escrava indígena e africana.

<sup>4</sup> Com o intuito de melhorar a compreensão da leitura das fontes, procurei atualizar a grafia de todos os trechos documentais citados ao longo do artigo.

<sup>5</sup> Os documentos compilados encontram-se nas obras: VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975; CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983; CARREIRA, António. *A companhia geral do*

da escravidão africana na região amazônica nos séculos XVIII e XIX. São documentos que abordam a quantidade de africanos comprados, embarcados, desembarcados, mortos, naufrágios, enfermidades. Ainda utilizo *slave voyages*<sup>6</sup>, que me ajudou a traçar uma estimativa, embora fragmentada, das mortes de escravizados na travessia do Atlântico. Este banco de dados dispõe de fichas das embarcações envolvidas no comércio negreiro à Amazônia, que constam elementos importantes como: armação, nação e proprietários; datas da viagem; capitão e tripulação; números e características dos escravizados. Com esses dados montei primeiramente o quadro 2 com informações sobre lugar de embarque, desembarque e números de mortos, depois montei o gráfico 1 com a porcentagem de mortos, destacando as regiões e os portos de embarque.

### **A Companhia de Comércio entre as costas africana e amazônica**

Ainda que, desde a segunda metade do século XVII, os portugueses comercializassem africanos à Amazônia, o tráfico negreiro se apresentava modesto e irregular<sup>7</sup>, se comparado com outras regiões do Brasil, sobretudo o Nordeste e o Sudeste. Com o propósito de estimular a agricultura baseada na mão de obra africana, em 1755 o primeiro ministro português, marques de Pombal criou a CGCGPM, que durante mais de vinte anos monopolizou o comércio na região amazônica. Assim, foi somente a partir da segunda metade do século XVIII, com a fundação dessa companhia que o comércio negreiro tornou-se uma atividade regular na região amazônica. Graças também a outras políticas que estavam sendo implantadas no momento, como o Diretório<sup>8</sup> que determinava a liberdade dos indígenas e em contrapartida restringia os colonos de utilizarem sua mão de obra.

---

Grão-Pará e Maranhão: o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 2 v.; VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: APEP, 1990.

<sup>6</sup>As informações e dados sobre os números comércio negreiro estão disponíveis no site [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>7</sup> Para maiores informações sobre o comércio negreiro na Amazônia colonial para período anterior a CGCGPM ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. *Revista Brasileira de História*, vol.26, n. 52, 2006; BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do Atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

<sup>8</sup> Nesse contexto, outras políticas estavam sendo implantadas na Amazônia, como o Diretório que consistiu em um conjunto de leis destinadas a orientar o cotidiano dos indígenas nas aldeias. DOMINGUÊS, Ângela. *Quando os Índios eram vassallos*. Lisboa: CNCDP, 2000.

Essas duas medidas da política pombalina se complementavam, pois, segundo Manuel Nunes Dias, “suposta a liberdade do índio, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luiz e de Belém para Lisboa”.<sup>9</sup>

A Companhia, em troca do monopólio que obteve, se encarregou de fornecer créditos, facilidades nos transportes e no estabelecimento de rotas negreiras, sobretudo às capitânicas do estado do Grão-Pará e Maranhão<sup>10</sup>. Dessa maneira, para realizar regularmente as transações comerciais entre os continentes a CGCGPM possuía uma estrutura física e material composta de trabalhadores que executavam todas as tarefas nas atividades negreira, igualmente de embarcações que circulavam desde Lisboa a costa amazônica. As embarcações construía um itinerário triangular. Antes de aportarem na Amazônia, as embarcações traçavam o seguinte roteiro<sup>11</sup>. Saíam do porto de Lisboa em direção a costa africana para adquirirem os escravizados, em diferentes regiões e portos. Depois partiam às capitânicas do Grão-Pará e Maranhão para deixarem os ditos escravizados. Retornavam a Lisboa carregando os gêneros que povos indígenas e africanos extraíam da floresta ou cultivavam na região, grosso modo, formavam elementos importantes para dinamizar o comércio marítimo. Por fim, o itinerário das viagens terminava com a chegada das embarcações ao porto Lisboa.

Para realizar esse itinerário, a CGCGPM possuía quarenta e duas embarcações de variados tipos e tonelagens a saber: naus de guerra, oferecidas pela Coroa; naus mercantes; galeras; corvetas; bergantins; lancha do alto; chalupas; escunas; lambotes. Entretanto, de vez em quando fretava outras que também colaboravam nos serviços: transportavam mercadorias, gêneros e escravos africanos para as capitânicas do Pará e Maranhão.<sup>12</sup>As tipologias variavam de tamanhos: pequenas compostas por charrua, escuna, corsários, pacote e as grandes formadas por galera, corveta, bergantim, navio. Geralmente as galeras e as corvetas realizaram a maior parte das viagens entre a costa africana e a costa amazônica.

---

<sup>9</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1775-1778)*. Belém, UFPa, 1970, p. 459.

<sup>10</sup> BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (Sécs. XVII-XIX)*. Belém: Paka-Tatu, 2001, p. 26.

<sup>11</sup> O itinerário das viagens podem ser consultada no [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>12</sup> CARREIRA, op. cit. 1988. 1 v., p.97.

Essas embarcações durante o monopólio da CGCGPM trouxeram cerca de 25.000 escravizados aos portos do Pará e do Maranhão oriundos de diversas áreas da costa africana<sup>13</sup> sobretudo da Senegâmbia e Costa Atlântica e da África Centro-ocidental para trabalharem em diversos ofícios no processo de colonização da região amazônica.<sup>14</sup> Os portugueses já comercializavam nessas regiões desde o século XVII, especialmente em Bissau e Cacheu que tornaram os principais portos supridores de escravos à região amazônica nos séculos XVII e XVIII. A rota para essa região talvez tenha sido traçada em razão da ação da natureza, em que o vento e as correntes oceânicas mostravam-se mais favoráveis à navegação. No Atlântico Norte o vento e as correntes oceânicas são orientados em sentido horário, enquanto no Sul se movem em sentido anti-horário. As embarcações que saíam em direção ao Maranhão de portos, como Bissau ou Cacheu, precisavam somente navegar em direção à parte sudeste do Atlântico Norte até atingir as correntes do Leste para o Oeste exatamente a poucos graus do norte do Equador. Em contraste, navios que partiam de algum ponto do Atlântico Sul ao Maranhão navegariam nas águas calmas, atrasando a viagem por longos períodos nas águas tranquilas da linha do Equador.<sup>15</sup>

Apesar das viagens serem mais demoradas para o Atlântico Sul, a região da África Centro-ocidental teve um importante papel no comércio negreiro entre a região amazônica na época da CGCGPM. E se intensificou após o monopólio desta Companhia, principalmente entre Angola e Pará, no final do século XVIII e início do XIX a partir do Indulto de Perdão dos Direitos, que visava a comercialização dos africanos dos portos angolanos.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Antônio Carreira, aponta que entraram 24.649 africanos na Amazônia, sendo 13.834 no Pará e 10.815 no Maranhão. Manuel Nunes Dias embora acrescente um número um pouco maior, são números parecido, 25.365 em um total, sendo 14.749, para o Grão-Pará e 10.616 para o Maranhão.

<sup>14</sup> Embora a criação da CGCGPM visasse o crescimento da agricultura, os escravizados não destinaram somente para a lavoura dos variados gêneros, e sim para outras ocupações tanto nas cidades, quanto no sertão amazônico como as construções urbanas, principalmente nas fortificações militares. VERGOLINO-HENRY e FIGUEIREDO, op. cit. p.52-54.

<sup>15</sup> SILVA, Daniel B. Domingues. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 168001846: volume, routes an organization. *Slavery an Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008, pp. 477-501, p. 485-486.

<sup>16</sup> SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Belém. 2012, p. 94.

## **Naufraágios nas viagens atlânticas**

As embarcações da CGCGPM não raramente sofriam naufrágios, especialmente no trajeto África-Amazônia, problema que ocorria desde o século XVII<sup>17</sup>. O aspecto natural, sem dúvida contribuiu para os naufrágios, sobretudo os ventos e as correntes marítimas que atrapalhavam a navegação, mas outras questões corroboraram, como a superlotação das embarcações, frequente nas viagens atlânticas, posto que quanto mais escravos embarcados, mais chances os traficantes tinham de auferir lucros. Uma correspondência do governador do Pará para Lisboa, em agosto de 1759, dava conhecimento de que uma das causas da mortandade de escravos era a superlotação das embarcações: “a segunda causa foi o carregarem o navio com maior lotação do que lhe compete, vindo por esta forma sumamente apertados; de sorte que ainda não tivessem tantas doenças, bastaria só esta causa para matar a muitos”.<sup>18</sup> O problema da superlotação das embarcações, dessa maneira, contribuía não apenas para a disseminação de doenças infectocontagiosas entre os escravizados, mas para os naufrágios.

Em quase todas as viagens, o número de escravizados saídos dos portos africanos apresentou-se alto, sobretudo os saídos de Angola e, certamente, em alguns casos, superior ao permitido, o que nos ajuda a entender a superlotação das embarcações, propensas a naufrágios, epidemias e mortes. Durante o monopólio da CGCGPM, embarcações com frequência eram abatidas por naufrágios tanto no trajeto entre a costa africana, quanto no percurso da costa africana aos portos amazônicos. Apresento um quadro das embarcações que naufragaram ao longo das atividades comerciais da CGCGPM.

**Quadro 1 - Naufrágios de Embarcações Negreiras**

<b>Ano</b>	<b>Embarcação</b>
1759	Nau Mercante Atalaia
1759	Navio Nossa Senhora Da Conceição
1761	Sem Identificação
1763	Galera São Domingos

---

<sup>17</sup> Para maiores informações para anos anteriores, consultar a minha dissertação. BARBOSA, op. cit.

<sup>18</sup> CARREIRA, op. cit. 1983, p.127

1767	Bergantim São Tomé
1768	Bergantim São Marçal
1768	Galera São José
1768	Galera Nossa Senhora Da Esperança
1769	Galera São José
1769	Galera Nossa Senhora Da Conceição
1770	Galera Nossa Senhora Das Necessidades
1772	Galera Santo Antônio
1773	Galera São João Baptista
1773	Nau Mercante São Lázaro
1774	Nau Nossa Senhora Do Cabo
1774	Galera São Sebastião
1774	Galera São Pedro

**Fonte:** CARREIRA, 1988: 112-114, 2 V.

Essas embarcações não apresentam o número de mortos, com exceção do Navio Nossa Senhora da Conceição, que em 1759 naufragou na costa norte do Brasil matando 188 africanos<sup>19</sup> e outra em 1761, mas sem identificação, que adquiriu 978 escravizados nos rios da Senegâmbia, que naufragou na costa norte brasileira matando 182 africanos.<sup>20</sup> Mesmo cruzando com o quadro 2 não foi possível identificar a referida embarcação nos dados *slave voyages*. As outras embarcações mostradas, apesar de não constarem o número de mortos, argumento que sem dúvida, perderam muitos escravizados, pois eram embarcações de grande porte com capacidade para transportar um número alto de escravizados, especialmente as galeras e os bergantins<sup>21</sup>. Ainda sobre essas embarcações, Antonio Carreira, chama atenção que, a Galera São Domingos e a Galera São José além de sofrerem naufrágios perderam a carga transportada e foram apreendidos por piratas,<sup>22</sup> outro problema comum nas viagens atlânticas.

Em razão dos naufrágios era comum nomear as embarcações com nomes de santos católicos, como forma de proteção em especial com nome de Santo

<sup>19</sup> CARREIRA, op. cit. 1988. 2 v., p 136-137.

<sup>20</sup> Ibidem. p. 131.

<sup>21</sup> Consultar o [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>22</sup> CARREIRA, op. cit.,1988, 2v. p. 114.

Antônio e Almas, santo que se popularizou entre os nomes das embarcações.<sup>23</sup> O quadro 2 mostra muitas embarcações com nomes de santos católicos, certamente que a denominação baseava-se nessa concepção cristã que buscava proteção e salvação na travessia do Oceano Atlântico, já que os naufrágios faziam parte do cotidiano dos escravizados e contribuíram para as mortes e para a redução no número de desembarcados na região amazônica. Da mesma forma que os naufrágios, as doenças constituíam outro infortúnio na vida dos escravizados no trajeto África-Amazônia, como mostro na próxima parte.

### Doenças nos rastros dos tumbeiros

Com frequência doenças de diversa natureza atacavam os escravizados entre o percurso africano e americano, principalmente pelas péssimas condições de saúde e higiene que passavam nos tumbeiros e pela precária alimentação, que competiam para a propagação de enfermidades no circuito negreiro. O escorbuto, a varíola e as gastrointestinais constituíram as principais doenças que acometiam homens, mulheres e crianças na travessia do Oceano Atlântico do século XVI ao XIX, período que se concretizou o processo de escravização dos povos africanos.<sup>24</sup> Para a Amazônia, o problema acontecia desde a segunda parte do século XVII<sup>25</sup>, mas tornou constante com a fundação da CGCGPM, que regularizou o comércio negreiro às capitanias amazônicas, especialmente com a propagação da varíola, doença conhecida na época por bexigas.

Durante o monopólio da CGCGPM, muitos escravizados desembarcaram nos portos de Belém e São Luiz contaminados por varíola, doença que em vários momentos disseminou-se de maneira epidêmica na região amazônica. Da mesma forma que, em algumas áreas da costa africana, sobretudo em Angola, duramente atingida pela seca periódica e pela fome que assolou a região por vários anos do século XVII e XVIII. De modo geral, a doença conjugada com esses fatores

---

<sup>23</sup> SILVA JR, Carlos. Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: A vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699–1738), pp. 143-186 In REIS, João José; AZEVEDO, Elciene. *Escravidão e suas sombras*. Salvador: EDUFBA, 2012. p. 163.

<sup>24</sup> RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. 1º edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 40.

<sup>25</sup> CHAMBOULEYRON, Rafael; BARBOSA, Benedito Costa; BOMBARDI, Fernanda Aires e SOUSA, Claudia Rocha de. 'Formidável contágio': epidemias, trabalho e recrutamento na Amazônia colonial (1660-1750). *Hist. cienc. Saúde-Manguinhos*, 2011, vol.18, n.4, pp. 987-1004.



socioeconômicos contribuiu para a diminuição da demografia em Luanda e outras partes do continente africano. Os africanos nas áreas atingidas sofreram diretamente os impactos desses desastres, ficando susceptíveis as enfermidades e mortalidades. Em consequência da seca, fome e epidemias em Angola, os preços dos escravizados caíram, especialmente em Luanda. A redução nos preços da escravatura facilitou a comercialização de africanos para a região amazônica nos anos de 1760. Algumas levas de escravizados foram vendidas em condições degradantes de saúde e aumentaram o risco de contrair doenças e mortes nas viagens atlânticas, pois os traficantes não ofereciam condições de saúde. Com o objetivo de lucrar com a queda dos escravizados, geralmente os agentes da companhia compravam escravos em Luanda, atraídos pela redução dos preços dos cativos<sup>26</sup> facilitando, dessa maneira, a entrada de escravizados contaminados por varíola ou outras doenças nas capitanias do Grão-Pará e do Maranhão.

Em 1759, o governador Manuel Bernardo de Mello e Castro em carta para Thomé Joaquim da Costa Corte-Real comunicando a chegada do navio Nossa Senhora da Conceição ao porto de Belém, que trouxera escravizados doentes e mortos.<sup>27</sup> Melo e Castro expõe as causas da mortandade dos cativos na viagem e destaca em primeiro lugar as doenças: “todos vieram com febres, e tão magros, que mais pareciam esqueletos que pessoas viventes”. De acordo com o governo, as mortes ocorreram por três motivos, “sendo a primeira embarcarem-nos em Angola já doentes com febres, e muitos com bexigas de sorte que o capitão do navio requeria que aqueles negros [não] estavam em termos de fazer viagem”. Apesar dos problemas que afligiam os escravos, “os administradores daquela cidade, sem atenderem a este justíssimo requerimento os fizeram embarcar”.<sup>28</sup>

Outras embarcações trazendo escravizados contaminados de varíola aportaram em São Luiz. Em 1776, Joaquim de Mello e Povoas, em carta para Martinho de Mello e Castro dava conta do estrago que a peste causara na cidade: “há poucos tempos chegou uma corveta que vindo com epidemias de bexigas se mandaram por fora da cidade até se extinguir aquele mal para depois se venderem

---

<sup>26</sup> ALDEN, Dauril & MILLER, Joseph C. Out of Africa: The Slave Trade and the Transmission of Smallpox to Brazil, 1560-1831. *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 18, n. 2, p. 195-224, 1987, p.210.

<sup>27</sup> Carta de Manuel Bernardo de Mello e Castro para Thomé Joaquim da Costa Corte-Real, Pará, 2/8/1759. CARREIRA, op. cit., 1983.

<sup>28</sup> CARREIRA, op. cit. 1983, p.127.

a estes lavradores”.<sup>29</sup> Em 1765 um navio chegou ao porto do Maranhão vindo de Angola “com quatrocentos e vinte e tantos negros, os quais vinham com a epidemia de bexigas, e sem embargo de boa quantidade”. Segundo o governador do Maranhão Francisco de Mello e Póvoa, “sempre lhe mandei fazer quarentena para São Francisco, porém chegando inteiramente a dita epidemia e pondo-se os negros todos bons, se venderam já e ficam navio a partir para o Reino, o que fará em umas das águas do mês que vem”.<sup>30</sup>

As reclamações de embarcações vindas com escravos doentes de varíola aumentaram ao longo das atividades comerciais da Companhia. Nos Livros de *Carregação* da CGCGPM são registrados 1.126 mortes de varíola para o período de 1762 a 1772, como mostro a seguir: Em 1762 morreram 273; em 1767 são registrados 186 mortes; em 1768 faleceram 306; em 1770 o número diminuiu para 145 mortes; e em 1772 o número de mortes aumentou para 216.<sup>31</sup> As mortes e a infecção de africanos contribuíram para a disseminação da doença na Amazônia. Segundo Colin Maclachlan, os surtos de varíola aumentaram na região com a criação da CGCGPM. Geralmente a Companhia vendia parte dos escravizados contaminados nas capitanias do Pará e Maranhão. Apesar das medidas tomadas (quarentena, por exemplo) a doença irrompeu em vários anos em que a CGCGPM vendeu escravos aos comerciantes.<sup>32</sup> Da mesma forma que a varíola, outras doenças se propagaram na costa africana atingindo as populações africanas que estavam sujeitas as mazelas inerentes do comércio negreiro, como a escassez de alimentos e água, os maus-tratos e a superlotação<sup>33</sup> colaboraram para o adoecimento e conseqüentemente para as mortes de escravizados ao longo do percurso oceânico. As doenças, frequentemente, resultavam em mortes, como veremos na próxima parte.

---

<sup>29</sup> Maranhão. Secretaria de Estado da Cultura. Arquivo Público. Retratos Do Maranhão Colonial: Correspondência De Joaquim De Mello E Póvoas, Governador E Capitão-General Do Maranhão (1771-1778). São Luiz: Edições SECMA, 2009.

<sup>30</sup> VERGOLINO-HENRY e FIGUEIREDO, op. cit., p. 75-76.

<sup>31</sup> CARREIRA, op. cit. 1988. 2 v., 131-132.

<sup>32</sup> MACLACHLAN, Colin. “African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800”. In: TOPLIN, Robert Brent (org.). *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press, 1974, pp. 112-45. p134-135.

<sup>33</sup> Manolo Florentino ao estudar o comércio negreiro para o Rio de Janeiro, destaca os seguintes fatores: escassez de alimentos e água, maus-tratos, superlotação, medo e doenças. 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, p.144-145.

## Mortes nas viagens atlânticas

As mortes de escravizados aumentaram ao passo que o comércio negro tornou-se uma atividade regular entre as costas africana e amazônica. A partir de então, muitas embarcações fundearam no porto de Belém e São Luiz para venderem escravizados em particular aos senhores que tinham negócios na agricultura e nas fábricas de madeiras dependentes da mão de obra africana<sup>34</sup>. Em 1764, ancorou na cidade de Belém o navio São Lázaro, tendo como comandante, Gaspar do Reis, que trouxe 408 africanos de Angola, e perdeu 143 em razão das mortes que abateram em viagem. Apesar do ocorrido, todos os escravizados foram vendidos em dois dias de desembarcados. Em novembro, o navio Nossa Senhora da Conceição aportou no porto do Pará com 268 africanos, mas tinha saído da África com 450, morreram 182 durante a viagem.<sup>35</sup> No ano de 1765, aportou o navio Nossa Senhora do Cabo, proveniente de Angola, que transportou 700 escravizados, sendo que 35 faleceram na viagem e 635 desembarcaram e foram vendidos no Pará.<sup>36</sup>

Assim como essas embarcações, outras também perderam escravizados aos longos das viagens entre as costas atlânticas. Para traçar uma estimativa das mortes de escravizados estabeleci o quadro 2 e o gráfico 1 baseados nos dados *slave voyages*. No quadro destaco o ano do desembarque, o nome das embarcações, o porto de embarque e desembarque e por fim, o número de mortos.

**Quadro 2 - Óbitos de escravos na travessia do atlântico**

Ano	Embarcação	Embarcados	Desemb.	Mortos
1757	Galera Santana e S Joaquim	Luanda	PA	129
1757	Galera Santo Antônio	Cacheu	MA	19
1757	Galera São Sebastião	Bissau/Cacheu	MA	51
1758	Galera S Antônio	Cacheu	PA	16
1758	Galera S José	Bissau/Cacheu	PA	16
1758	Galera NS da Atalaia e B. J. do Bonfim	Luanda	PA	87
1758	Corveta NS da Esperança	Cacheu	MA	4
1758	Galera São Sebastião	Bissau	MA	38
1758	Galera S Luís Rei da França	Luanda	PA	124
1759	Galera São José	Cacheu	PA	48

<sup>34</sup> É importante lembrar que nesse contexto o uso da mão de obra indígena estava proibida pelo decreto do Diretório dos Índios que visava a liberdade e a inserção na sociedade amazônica como cidadão.

<sup>35</sup> VIANNA, op. cit. p.36.

<sup>36</sup> AHU, Pará, Cx. 58, D. 5203.

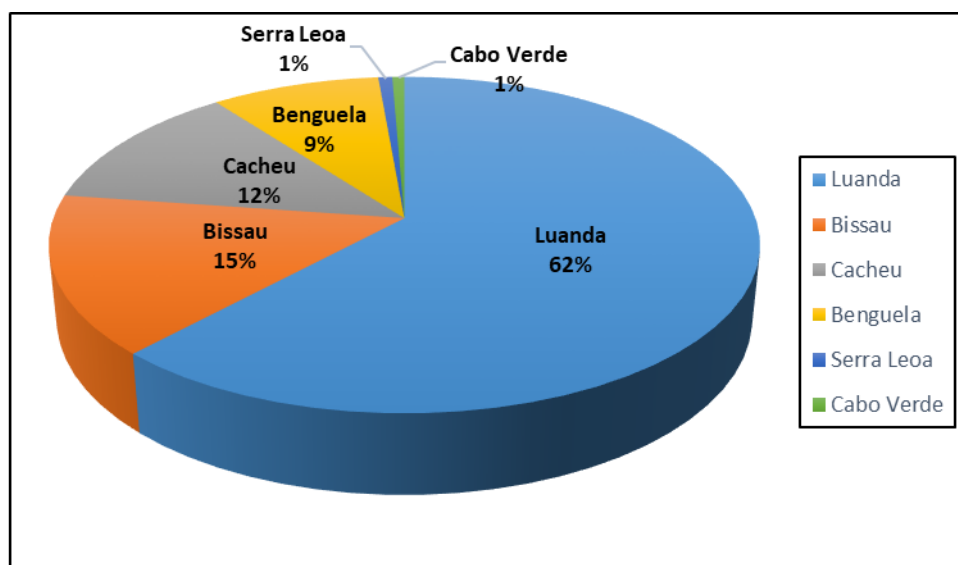
1759	Galera NS da Conceição	Luanda	PA	132
1760	Galera São Sebastião	Bissau	PA	8
1762	Galera NS da Conceição	Luanda	PA	104
1761	Galera São Pedro	Cacheu	PA	1
1761	Galera São José	Bissau/Cacheu	PA	21
1762	Corveta São Paulo	Bissau	MA	7
1762	Galera NS Madre de Deus	Luanda	PA	160
1762	Galera S João Batista	Luanda	PA	111
1762	Galera Santo Antônio	Cacheu	PA	3
1764	Corsário S Lázaro	Luanda	PA	143
1764	Galera N S da Conceição	Luanda	PA	180
1764	Galera Santo Antônio	Cacheu	PA	8
1764	Bergantim São Marçal	Bissau	MA	4
1765	Galera São Luis Rei da França	Luanda	MA	54
1765	Corveta São Pedro Gonçalves	Bissau / Cacheu / C. Verde	PA	4
1765	Galera N S do Cabo	Luanda	PA	35
1766	Corveta São Pedro Gonçalves	Bissau / Cacheu / C. Verde	PA	22
1766	Corveta NS das Necessidades	Bissau/Cacheu	MA	11
1767	Galera N S do Cabo	Bissau	PA	69
1767	Corveta São Francisco Xavier	Cacheu	PA	11
1767	Bergantim São Marçal	Cacheu/Cabo Verde	MA	14
1768	Corveta São Pedro Gonçalves	Bissau/Cacheu/S. Leoa	MA	42
1769	Corveta São Francisco Xavier	Cacheu	PA	11
1770	Corveta São Francisco Xavier	Bissau/Serra Leoa	PA	19
1770	Galera São Sebastião	Bissau/Cacheu/S. Leoa	PA	16
1772	São Paulo (armação não citada)	Bissau	PA	19
1773	Corveta NS de Oliveira	Bissau/Cacheu	PA	16
1774	Galera São Pedro Gonçalves	Bissau	PA	5
1774	Galera São Sebastião	Bissau/Cacheu	MA	2
1775	Corveta S Paulo	Bissau	PA	7
1775	Corveta NS de Oliveira	Cacheu	PA	7
1775	Corveta S Francisco de Paula	Cacheu	PA	11
1775	Galera São Pedro Gonçalves	Bissau	PA	8
1775	Corveta S Francisco de Paula	Cacheu	PA	11
1776	Galera São Luis Rei da França	Benguela	MA	39
1776	Galera S Antônio Delfim	Benguela	PA	28
1776	Galera Santana e S Domingos	Bissau	PA	11
1777	Galera Santana e S Domingos	Bissau	PA	11
1777	Galera NS de Nazaré e Sr. do Bonfim	Cacheu	PA	5
1777	Corveta São Pedro Gonçalves	Bissau	PA	15
1778	Galera S Antônio Delfim	Benguela	PA	57
1778	Galera S Antônio Delfim	Benguela	PA	58
<b>TOTAL</b>				<b>2.032</b>

Fonte: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

De um total de 146 viagens realizadas entre as costas africana e amazônica no contexto do monopólio da CGCGPM, 52 viagens apresentaram números de mortos, que contabilizados podem ser visualizados da seguinte maneira: 2.032 é o total de escravizados mortos durante o período de 1757 a 1778. De Bissau faleceram 3011, de Cacheu faleceram 252, de Serra Leoa morreram 15, das Ilhas do Cabo Verde morreram 13, de Benguela morreram 182 e Luanda pereceram 1.259.

Esses números estão representados no gráfico 1 que mostra as taxas de porcentagens das mortes por regiões e portos de embarques. Dentro de uma ordem decrescente é possível observar que a maioria das mortes concentra nos escravos saídos de Luanda com 1.259 (62%), seguidos dos outros portos: Bissau, 3011 (15%); Cacheu, 252 (12%); Benguela, 182 (9%), Serra Leoa, 15 (1%); Ilhas do Cabo Verde, 13 (1%).

**Gráfico 1 - Óbitos de escravos por região e portos**



Fonte: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

Dessa maneira, a África Centro-Occidental e Santa Helena, sobretudo a região de Angola sobressaiu com 71% das mortes, porcentagem que representa a soma dos números de Luanda e Benguela. Apesar das mortes se concentrarem nos escravos provenientes de Angola<sup>37</sup> - área importante para o comércio negroiro

<sup>37</sup> Após o monopólio, os portugueses intensificaram o comércio com os portos de Angola, especialmente com Luanda para incentivar o comércio negroiro entre o Pará e a costa africana. A Coroa portuguesa

- os comerciantes portugueses não tinham o controle sobre os portos angolanos<sup>38</sup> e sim controlavam os portos da Senegâmbia.<sup>39</sup> Bissau e Cacheu constituíram os portos mais importantes para o comércio negreiro entre a costa africana e a região amazônica, certamente pela facilidade na navegação. Para os portos da Senegâmbia, as viagens duravam menos que para os portos da África Centro-Occidental. O tempo de viagem das embarcações negreiras associado com outros problemas socioeconômicos e ambientais que a região vivenciou talvez seja uma das possíveis explicações para o maior número de mortes entre os escravizados saídos dos portos angolanos.

As mortes de escravizados começavam ainda no sertão com a captura e a jornada de viagem aos portos de embarques e aos barracões da CGCGPM. Os africanos normalmente passavam meses nos barracões esperando viagem para a Amazônia. Esse tempo de espera acabava debilitando-os, sem contar que alguns já eram comprados doentes. Esses morriam nos barracões ou apresentavam riscos de contágio nas viagens, pois a condição de escravizados associados a deficiente alimentação e o péssimo estado das embarcações, sem dúvida, contribuíram para o adoecimento e para a mortandade na travessia do Atlântico.

Além disso, é importante destacar que algumas áreas da costa africana sofreram com problemas socioeconômicos e ambientais (secas, guerras, fomes e epidemias) que certamente influenciaram as mortes e a disseminação de doenças entre os traficados, sobretudo os saídos dos portos de Angola que apresentavam alto índice de mortes nas viagens.<sup>40</sup> Os naufrágios das embarcações, as enfermidades, especialmente a varíola e o tempo de viagens das embarcações também colaboraram para a proliferação de doenças e o aumento da morte de escravizados. O tempo de viagem de Angola ao Grão-Pará, era em torno de 45 a 90 dias<sup>41</sup>, fato que certamente, influenciou as mortes a bordo das embarcações que associados a diversos outros fatores, consequência do processo de escravidão,

---

estabeleceu a política do Indulto dos Direitos com o objetivo de incentivar o comércio negreiro entre Angola e o Grão-Pará.

<sup>38</sup> Os comerciantes portugueses traficaram uma quantidade significativa de africanos, isso somente ocorreu no início do século XIX. MILLER, Joseph C. "A economia política do Tráfico Angolano de Escravos no século XVIII" In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999: 13.

<sup>39</sup> Durante o monopólio da CGCGPM a maioria das viagens destinava-se para os portos da Senegâmbia.

<sup>40</sup> CURTO, José C, GERVAIS, Raymond R. "A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico sul, 1781-1844", *Topoi*, Rio de Janeiro, março 2002, pp. 85-138, p.122.

<sup>41</sup> CARREIRA, op. cit. 1983, p. 51.

comprometeu o estado de saúde dos escravizados. As mortes continuavam nos portos de desembarque, caso chegasse vivo, os “homens de pedra e de ferro”<sup>42</sup>, chamados assim, pois enfrentavam todas as adversidades do processo de deslocamento da África à Amazônia.

Um navio vindo de Cacheu, no norte da África, teve parte da tripulação morta, como argumenta Manuel Bernardo de Mello de Castro, em carta de fevereiro de 1760. O governador relata que recebeu a notícia que estava ancorado no mar das Salinas

um navio que vindo com pretos de Cacheu lhe tinha morrido o capitão, que também era prático e várias pessoas de sua equipagem [...] mandei por pronta uma canoa com equipação competente de índios alguns soldados, que entendiam de maréação [...] irem ao sítio em que se achava o navio e o conduzirem para este Porto”. O navio chegou ao porto de Belém com cento e quarenta escravos que foram todos vendidos em uma tarde com dinheiro à vista [...] este navio foi na pior estação para aquela Costa, porque chegou a ela na força da Carreirada por cuja razão experimentaram a morte q’ se disse na sua equipagem, e todos padeceram graves e perigosas moléstias”<sup>43</sup>

As mortes de escravizados preocupavam as autoridades metropolitanas e coloniais envolvidas no negócio negreiro. As observações de bons tratos eram repassadas para os capitães e donos das embarcações que transportavam escravos da costa africana à Amazônia, como ocorreu com o Navio São Sebastião na sua viagem para Bissau. Uma carta ao capitão José da Silva Costa, chamava atenção para o tratamento “aos escravos que transportar o dito navio fará V.M. dar bom tratamento, para se evitarem as mortandades que do contrário resultam [...] fará cuidadosamente praticar uma perfeita, e inalterável união, e harmonia entre todas as pessoas da equipagem do mesmo navio [...] para que não haja entre elas a mínima dissenção; para o que será conveniente V.M. com suavidade as advirta da exacção com que devem cumprir as suas obrigações”.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup>MENDES, Luiz António de Oliveira. *Memória a Respeito dos Escravos e Tráfico Entre África e o Brasil. Apresentada à Real Academia Das Ciências de Lisboa, 1793*. Porto: Escorpião, 1977, p. 50

<sup>43</sup> VERGOLINO-HENRY e FIGUEIREDO, op. cit., p. 224.

<sup>44</sup> CARREIRA, op. cit., 1983, p. 358.

A preocupação com o “bom tratamento” aos escravizados estava registrado no Alvará de 1684, pois as mortes e as enfermidades sempre estiveram presentes nas viagens marítimas. Em razão disso, o soberano Pedro II decretou a lei das arqueações em 1684<sup>45</sup>, que buscava melhorar as condições de saúde dos escravizados transportados ao Brasil.<sup>46</sup> Apesar da lei, as mortes continuaram sendo um obstáculo na travessia do Atlântico, o que demonstra que o Alvará nem sempre era respeitado pelos traficantes. Estes não davam um bom tratamento aos escravizados, pelo contrário desejavam aumentar os lucros, muitas vezes mascaravam o seu estado de saúde para economizarem com água, comida, remédios e outros utensílios, importante para salvaguardar a saúde dos mesmos. Para a Amazônia, o aumento no número de mortos é visível a partir do século XVIII, com a regularização de rotas comerciais com a costa africana, momento em que a lei, certamente estava em desuso, por conta dos traficantes que não respeitavam e pela falta de fiscalização. Não houve outra lei de arqueação para o período em estudo, salvo decretos, como o de 13 de Julho de 1773, subscrito pelo Marquês de Pombal, que argumentava na divisão proporcional de despesas e lucros, inclusive sobre mortes em viagens, “dos negros que falecerem nas viagens, dos mantimentos com que foram alimentados, das tangas com que se cobrirem, e das soldadas dos oficiais, marinheiros e agentes das equipagens”.<sup>47</sup>

Apesar das leis, as mortes, igualmente os outros infortúnios, fizeram parte do cotidiano dos escravizados não somente nas viagens. Mas em todo o processo de escravização dos povos africanos, tanto no período do monopólio da CGCGPM, quanto em outros contextos do comércio negreiro, pois os traficantes com a ideia de lucrar cada vez mais, sempre procuravam burlar essas leis.

---

<sup>45</sup> Wesley Salles, em estudo sobre a lei de 1684, não desconsidera o caráter humanitário da lei, mas questiona que a lei, embora buscasse melhorar o tratamento dado aos escravos a bordo das embarcações negreiras para evitar mortes e propagação de doenças, principalmente em casos de epidemias, a mesma estava relacionadas ao desejo do Estado português em melhorar e aumentar a produção do açúcar na América portuguesa, sobretudo, na Bahia. Neste sentido, a visão economicista da Coroa em aumentar a produção colonial esbarra na melhoria e condições de saúde dos escravos e não apenas uma visão humanitária do governo lusitano. SALLES, Wesley Dartagnan. Lei das arqueações de 1684: por uma nova interpretação. Oficina do Historiador, v. 4, p. 75-95, 2011.

<sup>46</sup> Como as mortes e a propagação de doenças se intensificaram entre os escravos nas viagens atlânticas, no início do século XIX, D. João VI assinou o alvará de 1813 que regulou a lei de arqueação nos navios negreiros.

<sup>47</sup> CARREIRA, op. cit., 1988. 2 v., p. 145.



## Considerações Finais

A CGCGM regularizou o comércio negreiro entre as costas africana e amazônica, especialmente com as rotas comerciais em direção aos portos da Senegâmbia. Se por um lado a fundação desta companhia significou um passo para o crescimento econômico da região amazônica, postulado pelas políticas pombalinas, por outro tornou um grande problema à sobrevivência dos escravizados no percurso África-Amazônia. Durante mais de vinte anos de funcionamento da Companhia de Comércio, no negócio negreiro, muitos infortúnios acompanharam o cotidiano dos escravizados, que se caracterizam de várias maneiras, destaquei neste artigo, as doenças, os naufrágios e as mortes.

Os infortúnios eram consequências dos longos dias no mar, da superlotação e das condições físicas e higiênicas das embarcações (infectas, apertadas e imundas), da precária alimentação e dos problemas socioeconômicos e ambientais presentes em várias partes da costa africana, atingidas por seca, fome e epidemias, sobretudo a varíola. Esses fatores contribuíam para debilitar o estado de saúde dos escravizados que com frequência resultavam em mortes. Baseado no *slave voyages*, cerca de 2.000 escravizados morreram na travessia do Atlântico, mas sem dúvida que o número de mortos foi bem maior se levarmos em consideração que nem toda ficha desse banco de dados mostra o número de mortos, já que tem um caráter mais quantitativo do que qualitativo, mas mostra em algumas viagens uma disparidade entre os números de saídos e entrados que podem estar associados as mortes de escravizados.

Dessa maneira, a CGCGPM não trouxe somente mão de obra para o crescimento econômico da região amazônica, mas inúmeros infortúnios que aceleraram o processo de escravização dos povos africanos e também competiram para a diferenciação numérica entre os embarcados e desembarcados, em particular pelas mortes em decorrência das doenças e naufrágios que vitimaram os escravizados no circuito negreiro. Os escravizados que sobreviviam as intempéries nas viagens atlânticas constituíam ameaças de contágio nos portos de desembarques, principalmente por doenças infectocontagiosas como a varíola, pois as embarcações negreiras nem sempre eram fiscalizadas, facilitando, portanto, a propagação de doenças.

---

***Benedito Carlos Costa Barbosa***

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz/FIOCRUZ-RJ. Professor na Secretaria de Estado de Educação do Pará (SEDUC/PA).

---