



Da costa africana à costa amazônica: infortúnios nas rotas comerciais da Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)

From the African coast to the Amazon coast: misfortunes on the commercial routes of the Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)

Benedito Carlos Costa Barbosa

<https://orcid.org/0000-0001-8620-8256>

Doutor em História das Ciências e da Saúde pela Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ).

Professor na Universidade Federal de Roraima (UFRR).

Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas da Escravidão e Abolicionismo na Amazônia (GEPEAM/UFPA).

<http://lattes.cnpq.br/2032871104339494>

benedito.barbosa@ufr.br

Marley Antonia Silva da Silva

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

Doutora em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará (UFPA).

Professora no Instituto Federal do Pará (IFPA).

Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas da Escravidão e Abolicionismo na Amazônia (GEPEAM/UFPA).

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

marley.silva@ifpa.edu.br

Resumo

A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, criada na segunda metade do século XVIII, visava desenvolver o comércio na Amazônia, por meio da venda de africanos e compra de gêneros. Durante o tempo em que a companhia exerceu o comércio entre as costas africana e amazônica houve diversos infortúnios, que afetaram diretamente a vida e a condição de saúde dos escravizados. Baseado na documentação do AHU, APEP e base slave voyages, este artigo busca analisar os infortúnios, especificamente doenças e mortes, que abateram homens, mulheres e crianças africanas no período em que a companhia pombalina teve o domínio comercial (1755-1778) na região amazônica. Essas fontes arquivísticas mostram que apesar dos infortúnios, constantemente bergantins, galeras, corvetas e outras embarcações ancoravam nos portos de Belém e São Luís para deixar escravizados aos colonos, em contrapartida levavam os gêneros agrícolas e extrativos para Lisboa.

Palavras-chave

Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Africanos Escravizados. Infortúnios.

From the African coast to the Amazon coast: misfortunes on the commercial routes of the Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)

Abstract

The Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, created in the second half of the 18th century, aimed to develop trade in the Amazon, through the sale of Africans and the purchase of goods. During the time that the company traded between the African and Amazonian coasts, there were several misfortunes that directly affected the lives and health of the enslaved. Based on documentation from the AHU, APEP and base slave voyages, this article seeks to analyze the misfortunes, specifically illnesses and deaths, that befell African men, women and children during the period in which the Pombaline company had commercial dominance (1755-1778) in the region. amazon. These archival sources show that despite the misfortunes, brigantines, galleys, corvettes and other vessels constantly anchored in the ports of Belém and São Luís to leave the settlers enslaved, on the other hand they took agricultural and extractive goods to Lisbon.

Keywords

Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Enslaved Africans. Misfortunes.



1. Introdução

Até a primeira metade do século XVIII, o número de africanos desembarcados na Amazônia era muito diminuto, contudo aumentou com o estabelecimento da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM), na segunda parte do século XVIII, que buscava movimentar o comércio nas capitanias do Norte, com a venda de escravizados e a compra dos gêneros agrícolas e extrativos na região. A partir de então, bergantins, galeras, corvetas e outras embarcações com regularidade ancoravam nos portos de Belém e São Luís para trazer escravizados aos colonos e proprietários de engenhos e lavouras. Esse comércio entre as costas africana e amazônica foi marcado por naufrágios, pirataria, doenças e mortes que afetaram diretamente os escravizados. Baseado nessas informações, o presente artigo busca analisar os infortúnios que abateram homens, mulheres e crianças no percurso das viagens transatlânticas, especificamente, as doenças e as mortes no contexto em que a companhia pombalina exerceu o monopólio do comércio na região amazônica (1755-1778).

Para a construção do artigo, utilizamos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e do Arquivo Público do Estado do Pará (APEP)¹, sendo que, parte dessa documentação encontra-se compilada em obras² que tratam do comércio negreiro e da escravidão africana na região amazônica nos séculos XVIII e XIX. Recorremos também a base de dados *slave voyages*³, para traçar uma estimativa, ainda que fragmentada, dos números de mortos na travessia do Atlântico. Este banco de dados possui fichas individuais das embarcações envolvidas no comércio negreiro, que constam: armação, nação, proprietário; capitão; data da viagem; e algumas características dos africanos, como: porto de procedência, número de embarcados, desembarcados e mortos. Com esses dados primeiramente somamos os números de mortos, depois montamos um gráfico com a porcentagem de mortos, destacando as regiões e os portos de embarque dos africanos escravizados.

¹ Com o intuito de melhorar a compreensão da leitura das fontes, atualizamos a grafia de todos os trechos documentais citados ao longo do artigo.

² Os documentos compilados encontram-se nas obras dos seguintes autores (VIANNA, 1975; CARREIRA, 1983; CARREIRA, 1988. 2 v.; VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990).

³ As informações e dados sobre os números comércio negreiro estão disponíveis no site www.slavevoyages.org



2. O comércio de escravizados entre as costas africana e amazônica

De modo muito reduzido, os primeiros africanos escravizados desembarcaram em terras amazônicas no final do século XVI e início do XVII sob os cuidados dos ingleses, que os introduziram para os serviços da agricultura (REIS, 1961, p. 347-53). Com o avançar da colonização, a Coroa portuguesa seguiu a experiência inglesa, gradativamente intensificou a política do comércio negreiro nas capitanias da conquista do Norte e participou ativamente na organização, na estruturação e na comercialização. Deste modo, o poder real interferiu na criação de companhias de comércio; nos contratos de assentos, no financiamento da Fazenda Real e em outras medidas que envolviam os comerciantes de Lisboa e possibilitaram a materialização da introdução de africanos na região amazônica (SALLES, 2005; BEZERRA NETO, 2001; CHAMBOULEYRON, 2006; BARBOSA, 2009).

Colonos, autoridades coloniais e comerciantes das capitanias do Grão-Pará e Maranhão com frequência solicitavam trabalhadores africanos para desempenharem ofícios, em particular para a agricultura⁴. Os moradores das capitanias pressionavam os governadores e estes pressionavam o governo metropolitano ao reclamarem cuidados à colônia. A Coroa portuguesa em vários momentos procurou atender às súplicas dos súditos coloniais, mas apesar dessa intromissão, o comércio de escravizados não prosperou de maneira significativa nos primeiros tempos da colonização. As queixas e as reclamações dos colonos tornaram visíveis nas correspondências e sempre associavam o africano com o crescimento econômico da região amazônica. O problema foi superado somente a partir da segunda metade do século XVIII com a criação da CGCGPM para o abastecimento das capitanias do Norte e assim tentar solucionar a crise econômica que abatia o império português⁵.

O governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, por meio de uma representação dos moradores da região amazônica, solicitou ao soberano D. José I, a criação de uma companhia de comércio que atendesse a demanda de mão de obra e pudesse reativar o tráfico negreiro. Ao mesmo tempo se encarregava de incentivar a comercialização dos gêneros naturais amazônicos, que seriam enviados para Lisboa nas embarcações.

⁴ A respeito do comércio de escravizados para a Amazônia Colonial para o período anterior ao estabelecimento da CGCGPM, consultar a dissertação de mestrado (BARBOSA, 2009), e as seguintes obras (SALLES, 2005; BEZERRA NETO, 2012; CHAMBOULEYRON, 2006).

⁵ Um dos problemas que afetava a carência de mão de obra correspondia às epidemias, que “ceifavam vidas preciosas, despovoando o Estado de braços” (NUNES DIAS, 1970, p. 166).



Na compreensão de Mendonça Furtado, registrada na carta de 18 de janeiro de 1754 e dirigida a Diogo de Mendonça Corte Real, a companhia solucionaria os problemas da ocorrência de mão de obra, com a introdução de escravizados aos lavradores. Além disso, a companhia constituiria um instrumento para o cumprimento das leis concernentes à liberdade dos povos indígenas (NUNES DIAS, 1970, p. 200. 1º v.).

Com o propósito de dinamizar o comércio na região amazônica, D. José I assinou o alvará régio de 7 de junho de 1755, que criou a CGCGPM, e concedeu a exclusividade da introdução de africanos nas capitanias do Norte durante vinte anos. Em troca do monopólio, esta companhia deveria estimular o crescimento da agricultura, fornecer os créditos e facilitar os transportes, os fretes e as compras dos produtos tropicais (gêneros cultivados e extrativistas) e, principalmente, servir os colonos das capitanias amazônicas com a venda de homens, mulheres e crianças escravizadas (NUNES DIAS, 1970, p. 459. 1º v.).

A CGCGPM constituía uma empresa particular com sede em Lisboa, e gerenciada pela *Junta da Administração*⁶, que também mantinha as administrações subalternas nas áreas ultramarinas, para garantir o funcionamento da empresa comercial (NUNES DIAS, 1970, p. 269, 1ºv). Para cumprir a demanda de mão de obra às capitanias do Grão-Pará e do Maranhão, a CGCGPM dispunha de uma ampla estrutura física que envolvia recursos humanos e tecnológicos capaz de realizar todos os serviços relativos ao contrato firmado com a Coroa portuguesa. Com relação aos recursos tecnológicos, contava na totalidade com quarenta e duas embarcações de variados tipos e tonelagens: seis naus⁷ (sendo duas de guerra e quatro mercantes); nove galeras⁸; cinco corvetas⁹; sete bergantins¹⁰;

⁶ A Junta da Administração constituía a diretoria formada por provedor, deputados, secretário e conselheiros de natureza portuguesa que tinha “autonomia governativa, com poderes jurisdicionais realmente extraordinários, deliberava como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao rei, único poder político de cuja vontade dependia”. A Junta se reunia três vezes por semana e exercia “os poderes e as atribuições que os estatutos e as ordenações régias lhe conferiam para assegurar o funcionamento regular da empresa mercantil, promovendo a elaboração dos planos da atividade e esquemas de organização, assim como o regimento interno” (NUNES DIAS, 1970, p. 257-258, 1ºv).

⁷ Nau - “navio de grande porte com altos acastelamentos à proa e à popa, que armava três mastros denominados traquetes, ‘grande’ e de ‘mezena’, nos dois primeiros” (CARREIRA, 1988, p. 103).

⁸ Galera - “navio de pano redondo, de três mastros com, mastaréu em cada um deles e com gurupé, bojarrona e giba. As galeras mercantes não costumavam usar traquete latino grande, mas em seu lugar usavam velas de entre mastros” (CARREIRA, 1988, p. 103, 1º v.).

⁹ Corveta - “um navio de guerra, de dois mastros, cujo aparelho pouco difere do aparelho do brigue. Era navio de um só bateria e menor que a fragata. Navio de três mastros, com pano redondo, com 20 a 30 bocas de fogo em uma só bateria, e menor que a fragata” (CARREIRA, 1988, p. 102, 1º v).

¹⁰ Bergantim - “antiga embarcação com a forma de uma galeota, porem de maiores dimensões, de coberta corrida, com 8 a 10 bancos para os remadores e que poderia armar vela” (CARREIRA, 1988, p. 102, 1º v.).



uma lancha¹¹ do alto; oito chalupas¹²; duas escunas¹³; quatro lambotes¹⁴. Além dessas embarcações que mantinha regularmente, a companhia pombalina, em alguns momentos, fretava outras que também colaboravam no negócio negreiro (CARREIRA, 1988, p. 97-99, 1º v.).

Essas embarcações desempenhavam funções diferentes. Vinte e sete trabalhavam nas viagens de longa distância, com destino à África e ao Brasil, que transportavam mercadorias, gêneros de produção e escravizados. Geralmente as viagens de longas distâncias realizavam-se em embarcações maiores em comboios (10 a 15 embarcações) que seriam escoltadas por duas naus de guerra e também por outras embarcações com peças de artilharia, para se protegerem dos ataques de corsários. Para as viagens de pequenas e médias distâncias, a CGCGPM utilizava embarcações menores como lancha, chalupas, escunas e lambotes destinadas às viagens costeiras, designadamente nas Ilhas de Cabo Verde e Rios de Guiné (CARREIRA, 1988, p. 97-99, 1º v.).

Com essa estrutura, a CGCGPM movimentou o comércio entre a Europa, a África e América durante mais de vinte anos. As embarcações começavam o itinerário no porto de Lisboa, em direção a Costa africana, depois de vários dias traficando nas complexas redes de comércio, seguiam viagens à região amazônica. As vezes primeiramente faziam escalas no Maranhão e depois seguiam ao Grão-Pará, ou vice-versa. Após deixarem os escravizados nas capitânicas amazônicas, retornavam a Lisboa carregando as drogas do sertão e demais produtos da floresta. O tempo de viagem dos portos de Bissau e Cacheu, no Atlântico Norte, para a região amazônica durava em média trinta dias, e para os portos angolanos, no Atlântico Sul, demorava em torno de quarenta e cinco a noventa dias. O espaço de tempo das viagens, juntamente com os problemas socioeconômicos e ambientais, que o continente africano enfrentou, sobretudo Angola, cooperou à proliferação de doenças e mortes de escravizados ao longo das viagens atlânticas.

Após a instituição dessa companhia de comércio, gradativamente intensificou a entrada de escravizados aos colonos amazônicos. Ao longo dos anos, bergantins, galeras, corvetas e outras

¹¹ Lancha - “a maior embarcação a bordo, correspondente ao batel de antigos mares. É de remos e uma vela, quando necessário” (CARREIRA, 1988, p. 103, 1º v.).

¹² Chalupa - “embarcação de dois mastros, o ‘grande’ e o ‘mezena’, em que a arma pano latino quadrangular”. (CARREIRA, 1988, p. 102, 1º v.).

¹³ Escuna constituía navio de vela de dois mastros e um só mastaréu em cada mastro. Nele predomina o pano latino, pois larga pano redondo apenas no mastro da proa – velacho e joanete, e as vezes com ventos largos, um traquete que tem o nome de ‘redondo’” (CARREIRA, 1988, p. 103, 1º v.).

¹⁴ Lambote constituía “embarcação que, em geral, andava a remos e foi usada no Oriente” (CARREIRA, 1988, p. 103, 1º v.).



embarcações de variadas tipologias descarregaram homens, mulheres, crianças das regiões da costa africana às capitanias do Norte, como aponta a base *slave voyages*. A procura por escravizados era constante na região, mesmo após a constituição da companhia pombalina, os moradores reclamavam a carência de braços para seus negócios. É importante destacar que antes do estabelecimento da CGCGPM, a região amazônica sempre conviveu com a carência de mão de obra. Os colonos das duas capitanias do Norte reclamavam escassez de trabalhadores africanos. Após a instalação da companhia de comércio esses problemas continuaram. Em 2 de Julho de 1765, Fernando da Costa de Ataíde Teive, governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão escreveu para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar do Reino de Portugal, relativamente à comercialização de africanos desembarcados em Belém. “Em 6 de junho próximo passado entrou neste porto a corveta [...] pertencente a Companhia Geral do Comércio deste Estado com 169 pretos de Bissau e Cacheu. Deles fizeram vender em poucos dias os administradores da mesma companhia e uma por parte a dinheiro à vista”¹⁵.

Os carregamentos de escravizados trazidos à região amazônica pelas embarcações da CGCGPM não destinaram somente aos colonos de Belém e São Luís, mas também aos colonos das diversas vilas e povoados. Em 1770, João Pereira Caldas, governador do Grão-Pará e Maranhão noticiou o desembarque de negros aos moradores da Vila de Cameté para trabalharem as suas lavouras¹⁶. Em 1777, o mesmo governador registrou o envio de escravizados a Vila de Macapá¹⁷ e mandou a metade do carregamento aos moradores de Bragança¹⁸.

A companhia possibilitou a vinda regular de trabalhadores africanos à região amazônica, momento que se tornou cada vez mais escasso o uso da mão de obra indígena por conta das doenças e das leis de liberdades dos povos indígenas que causaram a dispersão de boa parte da população aldeada (SALLES, 2005, p. 88). A legislação na medida em que retirou o indígena do trabalho escravo, reforçou a necessidade da mão de obra africana para o crescimento econômico. Essas questões estavam em consonância, pois a CGCGPM e as leis de liberdades foram criadas no mesmo

¹⁵ Correspondências dos Governadores com a Metrópole. Pará a 2 de Julho de 1765. APEP, Cód. 696, doc. 776. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 232.

¹⁶ Correspondências dos Governadores com Diversos. Pará, 20 de Maio de 1776. APEP, Cód. 599, doc. 442. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 178.

¹⁷ Correspondências dos Governadores com Diversos. Pará, 30 de Janeiro de 1776. APEP, Cód. 599, doc. 272. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 177.

¹⁸ Correspondências dos Governadores com Diversos. Pará, 21 de Junho de 1777. APEP, Cód. 600, doc. 402. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 179.



contexto das políticas pombalinas e se complementavam como propostas de colonização para o norte da Amazônia portuguesa (NUNES DIAS, 1970, p. 202-203, 2v). Embora visasse dinamizar o comércio dos gêneros tropicais, o tráfico negreiro constituía a principal ideia da CGCGPM e não pode ser entendido, apenas como uma iniciativa da Coroa portuguesa. Mas também dos comerciantes que buscavam aumentar seus lucros com a compra e a venda da escravatura, e igualmente da população, que em vários momentos suplicava trabalhadores para o cultivo da lavoura e outros negócios¹⁹.

O comércio de escravizados, na época que vigorou o monopólio da CGCGPM, configurou-se de maneira triangular entre os três continentes. As embarcações traficavam negros e negras de variados portos e regiões do continente africano, em direção à costa amazônica. Segundo Manuel Nunes Dias, a Costa da Guiné no Atlântico Norte tornou o mais importante centro de resgate de escravizados à região amazônica portuguesa, representado pelos portos de Bissau e Cacheu. Depois, na África Centro Ocidental, se destacou o porto de Angola, no Atlântico Sul e os entrepostos de Cabo Verde e Serra Leoa (NUNES DIAS, 1970, p. 467, 470, 1º v.).

Essa rota acontecia desde o século XVII, propiciada pelos aspectos naturais. O vento e as correntes oceânicas são orientados para o Norte em sentido horário, e para o Sul em sentido anti-horário. Seguindo essa lógica, as embarcações que saíam dos portos de Bissau ou Cacheu aos portos amazônicos gastariam menos tempos, em contraste, com as embarcações que partiam do Atlântico Sul, que ao navegarem nas águas calmas, atrasavam as viagens sob a linha do Equador (SILVA, 2008, p. 485-486). Deste modo, o vasto percurso associado a carência de alimentos e higiene nas embarcações contribuíram à propagação de doenças, epidemias e mortes, posto que, as viagens demoravam mais e exigiam maior quantidade de alimentos à sobrevivência dos africanos até aos portos de destinos.

No período do monopólio, a CGCGPM importou 25.365 africanos à região amazônica, sendo que 14.749 desembarcaram em Belém e 10.616, em São Luís (NUNES DIAS, 1970, p. 468-469, 1º v.). Esses homens e mulheres ao desembarcarem nos portos amazônicos seguiam para diversos espaços e atividades. Regularmente trabalhavam na agricultura (arroz, açúcar, cacau, mandioca), bem como em outros serviços que necessitavam do uso da mão de obra escrava à manutenção da ordem socioeconômica, a exemplo dos estaleiros, das construções militares, religiosas e públicas nas

¹⁹ Para a primeira metade do século XVIII, período que antecede a criação da CGCGPM é possível visualizar essas suplicas. Para maiores informações, consultar (CHAMBOULEYRON, 2006, BARBOSA, 2009).



idades, vilas e povoados das capitanias (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 52-56). Essas atividades, deste modo, tornaram fundamentais para a continuação do comércio negreiro, após o término do monopólio comercial da CGCGPM, especialmente a agricultura, que cresceu bastante com a implantação da política pombalina, a partir da segunda metade do século XVIII.

Depois de mais de vinte anos atuando com exclusividade sobre a navegação e o comércio de escravizados nas capitanias do Norte, essa companhia teve seus privilégios encerrados, com o falecimento de D. José I e a ascensão de D. Maria I ao trono português. O novo governo destituiu marquês de Pombal do cargo de secretário de Estado do Reino, que ocupou durante muitos anos e também dissolveu a Companhia de Comércio, em 25 de fevereiro de 1778. Contudo, suas atividades não paralisaram imediatamente, pois a CGCGPM passou a trabalhar no regime de livre comércio por mais uma década.

3. Os infortúnios nas rotas comerciais da CGCGPM

De acordo com os dados da base *slave voyages*, os números de escravizados desembarcados nos portos amazônicos, geralmente não correspondem aos de embarcados nos portos africanos. Muitas questões estavam em jogo no percurso marítimo. Manolo Florentino destaca para o Rio de Janeiro: roubo, pirataria, naufrágios e mortes que concorriam para o descompasso numérico (FLORENTINO, 1997, p. 140-145). Todos esses elementos caracterizaram as viagens negreiras rumo à região amazônica, em particular as mortes que acompanharam os modestos números de africanos desde o século XVII. Contudo, as mortes cresceram com o estabelecimento da CGCGPM, na segunda parte do século XVIII, contexto que, muitas embarcações fundearam nos portos amazônicos.

No porto de Belém, em 1764, ancorou o navio São Lázaro, proveniente de Angola, com 408 negros, porém 143 morreram em viagem, os sobreviventes foram vendidos em dois dias. Em novembro, o navio Nossa Senhora da Conceição saiu da África com 450, morreram 182 em viagem, desembarcaram 268. Em 1765, aportou o navio Nossa Senhora do Cabo, proveniente de Angola, transportava 700 escravizados, sendo que trinta e cinco faleceram na viagem e 635 desembarcaram e foram vendidos no Grão-Pará²⁰. Em 1767, duas embarcações da Companhia ancoraram no porto paraense. Na primeira constava com 194 escravizados, que no decorrer da viagem diminuiu por conta

²⁰ Ofício do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Pará, 19 de Abril 1765. AHU, Pará, Cx. 58, Doc. 5203.



das mortes. Assim, trinta e quatro morreram no interior do sertão angolano, mais trinta e cinco morreram na travessia atlântica, e mais dois morreram na cidade de Belém, somando setenta e um escravizados mortos nessa viagem. Na segunda embarcação, correspondente a corveta São Francisco Xavier, constava 189 africanos embarcados, mas onze morreram na viagem e doze morreram na casa da administração da companhia em Belém. Os que sobreviveram a dura viagem, logo foram comercializados na região. Em 1778, a corveta São Pedro Gonçalves saiu da costa africana carregando 120 africanos, mas perdeu quarenta e sete ao longo da viagem, aportando em Belém com apenas setenta e três (VIANNA, 1975, p. 36-37).

Outras embarcações também são registradas na base *slave voyages*, que mostra um panorama geral das cifras negreiras embarcadas e desembarcadas, respectivamente nos portos africanos e no porto de Belém. Algumas embarcações apresentavam um número alto de mortos na travessia do Oceano Atlântico. Com relação aos escravizados saídos dos portos angolanos, temos as seguintes embarcações com os respectivos números de mortos: galera Santana e São Joaquim (129), galera São Luiz Rei da França (124), galera Nossa Senhora da Conceição (132), galera Nossa Senhora Madre Deus (160), corsário São Lázaro (143), galera Nossa Senhora da Conceição (180), galera Santo Antônio Delfim (58) e galera Nossa Senhora do Cabo (35). Com relação aos portos da Senegâmbia e Costa Atlântica, temos as seguintes embarcações: corveta São Francisco Xavier (19), galera São Sebastião (16), galera Santana e São Domingos (11), corveta São Pedro Gonçalves (15), galera Santo Antônio (8), corveta São Pedro Gonçalves (22), galera Nossa Senhora do Cabo (69), corveta São Francisco Xavier (19).

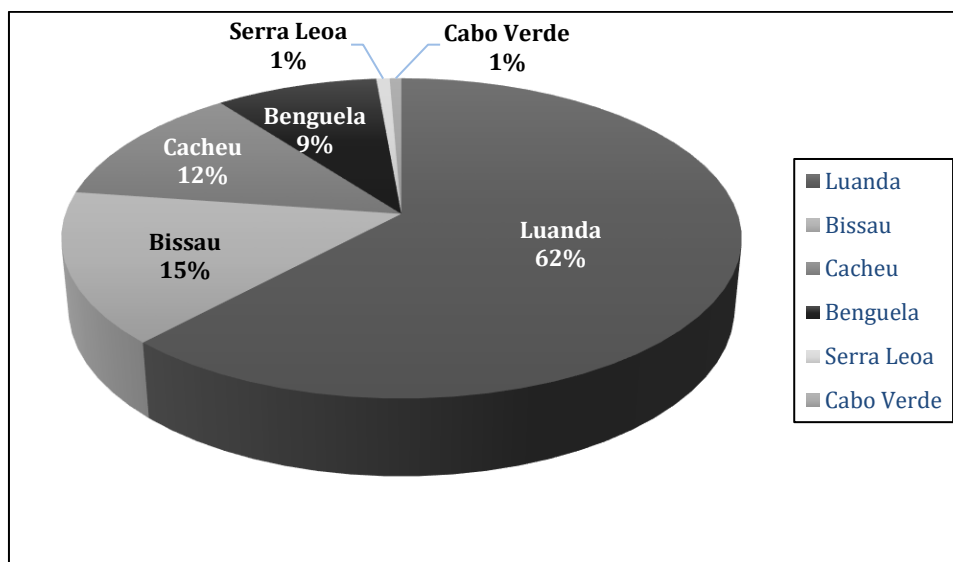
No porto de São Luís, em 1757, a galera Santo Antônio saída de Cacheu com 154 africanos teve seu carregamento diminuído com a morte de dezenove em viagem. A mesma ancorou somente com 135 escravizados. No mesmo ano, a galera São Sebastião vinda de Bissau com 234 negros perdeu cinquenta e um em viagem e desembarcou apenas 183 escravizados. No ano seguinte, a corveta Nossa Senhora da Esperança procedente de Cacheu com 165 escravizados, perdeu quatro em viagem e aportou com 161; a galera São Sebastião veio de Bissau com 182, morreram trinta e oito em viagem, restaram somente 144 escravizados. Em 1762, a corveta São Paulo, proveniente de Bissau, saiu com 189 africanos, perdeu sete, ancorou no porto maranhense com apenas 182. Em 1764, o bergantim São Marçal procedeu de Bissau com 150 escravizados, morreram quatro em viagem, ancorou com 146 negros. Em 1765, a galera São Luís Rei da França trouxe 413 africanos de 467 saídos de Luanda, pois



cinquenta e quatro morreram no percurso marítimo. Em 1766, a corveta Nossa Senhora das Necessidades veio de Bissau com 139, chegou com 128 africanos, depois que perdeu onze em viagem. Em 1767, o bergantim São Marçal veio de Cacheu com 150 e chegou com 136, quatorze morreram em viagem. Na última década de funcionamento do monopólio da companhia, se destacaram as seguintes embarcações: corveta São Pedro Gonçalves (42), galera São Sebastião Bissau (2) e galera São Luís Rei da França (39).

A companhia pombalina, segundo os dados da base *slave voyages*, realizou 146 viagens entre as costas africana e amazônica no contexto do monopólio comercial, cinquenta e duas viagens apresentaram números de mortos, que podem ser visualizados da seguinte maneira: 2.032 é o total de escravizados mortos no período de 1757 a 1778. De Bissau faleceram 311, de Cacheu faleceram 252, de Serra Leoa morreram quinze, das Ilhas do Cabo Verde morreram treze, de Benguela morreram 182 e Luanda pereceram 1.259. Esses números estão representados no gráfico 1 abaixo 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 se concentrava nos escravizados saídos de Luanda com 1.259 (62%), seguidos dos outros portos: Bissau, 311 (15%); Cacheu, 252 (12%); Benguela, 182 (9%), Serra Leoa, 15 (1%); Ilhas do Cabo Verde, 13 (1%).

Gráfico 1 - Mortes de africanos por região e portos



Fonte: 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 escravizados provenientes de Angola - área importante para o comércio negreiro - os comerciantes portugueses não tinham o controle sobre os portos angolanos²¹ e sim controlavam o comércio nos portos da Senegâmbia.²² Bissau e Cacheu constituíram os portos mais importantes para o comércio negreiro entre a costa africana e a região amazônica. O tempo das viagens para esses portos, associado a diversos outros fatores, consequência do processo de escravidão, comprometeu o estado de saúde dos escravizados e influenciou as mortes a bordo das embarcações.

Entretanto, é importante ressaltar que, as mortes começavam ainda no sertão com a captura e a jornada de viagem dos africanos aos portos de embarques na região litorânea, que normalmente passavam muitos dias esperando viagem à Amazônia. Esse tempo de espera debilitava-os, sem contar que alguns já eram adquiridos com o estado de saúde comprometido, que apresentavam riscos de contágio nos barracões e nas viagens, a bordo das embarcações. A condição de escravizados relacionados com a precária alimentação e a péssima estrutura das embarcações contribuíram para o adoecimento e conseqüentemente para a mortandade na travessia do Atlântico. Além disso, algumas áreas da costa africana sofreram com problemas socioeconômicos e ambientais (secas, guerras, fomes e epidemias) que influenciaram as mortes e a disseminação de doenças entre os traficados, sobretudo os saídos dos portos angolanos que apresentavam maior índice de mortes nas viagens (CURTO & GERVAIS, 2002, p.122).

Esses problemas de saúde continuavam no percurso marítimo, muitos africanos morreram vítimas de doenças, entre as quais, bexigas (varíola), que juntamente com malária, febre amarela, escorbuto e disenteria concorreram para reduzir o número de embarcados nos navios, com elevadas taxas de mortalidade (RODRIGUES, 2000, p. 172). Durante e após o monopólio, os agentes da CGCGPM comercializaram diretamente com Angola, área que apresentava um risco de contaminação por conta dos problemas socioeconômicos e ambientais, que interferiram nas condições de saúde dos escravizados exportados à região amazônica. Em quase todas as viagens, o número de escravizados

²¹ Os comerciantes portugueses traficaram uma quantidade significativa de africanos, isso somente ocorreu no início do século XIX (MILLER, 1999, p. 13).

²² Esse argumento fica bem visível na base de dados *slave voyages*, que mostra que durante o monopólio da CGCGPM a maioria das viagens destinava-se para os portos da Senegâmbia.



saídos dos portos angolanos era alto, principalmente os procedentes de Luanda, o que nos ajuda a entender em alguns casos a superlotação das embarcações, que contribuía não apenas aos naufrágios, mas à disseminação de doenças contagiosas e conseqüentemente às mortes.

A Coroa portuguesa desde o alvará de 1684²³ recomendava, que os capitães e os proprietários das embarcações concedessem “bom tratamento” aos escravizados, com o intuito de evitar doenças e mortes. O capitão do navio São Sebastião na sua viagem para Bissau recebeu recomendação para dar bom tratamento aos escravizados a fim de evitar mortes e ainda foi advertido para “cuidadosamente praticar uma perfeita, e inalterável união, e harmonia entre todas as pessoas da equipagem do mesmo navio”²⁴. Malgrado a lei, as mortes continuaram sendo um obstáculo na travessia do Atlântico, o que demonstra que os traficantes, nem sempre respeitavam a fiscalização, pelo contrário muitas vezes mascaravam o estado de saúde dos escravizados para economizarem água, comida, remédios e outros mecanismos, importante para a manutenção da saúde dos mesmos. O aumento no número de mortos se tornou visível a partir do século XVIII, com a regularização de rotas comerciais com a costa africana, momento em que a lei de arqueação de 1684, certamente estava em desuso, salvo alguns decretos, como o de 13 de Julho de 1773, subscrito pelo Marquês de Pombal, que argumentava na divisão 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”²⁵.

Apesar dessas observações, as mortes 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. Os membros da companhia com a ideia de lucrar, sempre procuravam burlar essas leis, compravam escravizados a baixo preço nas praças africanas e revendiam nas capitânicas amazônicas, muitas vezes com o estado de saúde precário (MACLACHLAN, 1974; ALDEN & MILLER, 1987). Em 1759, o navio Nossa Senhora da Conceição procedente de Angola, ancorou no porto de Belém com 368 escravizados,

²³ 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 (SALLES, 2011, p. 75-95).

²⁴ Carta ao capitão José da Silva Costa. Lisboa, 25 de Fevereiro de 1760. Transcrito em CARREIRA, 1983, p. 358.

²⁵ Decreto de 13 de Julho de 1773, subscrito pelo Marquês de Pombal. Transcrito em CARREIRA, 1988. 2 v., p. 145.



depois que morreram 122 em viagem, muitos desses escravizados eram rapazes “e todos vieram com febres, e tão magros, que mais pareciam esqueletos que pessoas viventes”²⁶. Em pouco tempo, todos foram vendidos e uma grande parte “tem morrido em poder dos compradores”²⁷.

Outras embarcações, ao longo do comércio negreiro, também ancoraram nos portos amazônicos, com carregamento de escravizados infeccionados. Em 1760, um navio vindo do norte africano, após transitar na época da “força da Carreirada” teve parte da tripulação morta, mas conseguiu ancorar em Belém com mais de 140 escravizados, que em pouco tempo foram vendidos à vista²⁸. Em 1764, ancorou o navio São Lazaro com 408 africanos procedente de Angola, em viagem morreram 143, os sobreviventes foram vendidos em poucas horas²⁹. No ano seguinte, um outro navio também proveniente de Angola chegou ao porto de São Luís com mais de 420 negros, “os quais vinham com a epidemia de bexigas, e sem embargo de boa quantidade”, em pouco tempo foram vendidos.³⁰ Em 1776, o governador do Maranhão Joaquim de Mello e Póvoas, 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 a estes lavradores”³¹.

No decorrer dos anos em que as embarcações da CGCGPM movimentaram os portos de Belém e São Luís, as bexigas constituíram uma das doenças que mais vitimaram escravizados na travessia marítima. Em vários momentos a moléstia se disseminou de maneira epidêmica na região amazônica, matando particularmente os povos indígenas, “causando por vezes horríveis mortandades” (VIANNA, 1975, p. 36). Os Livros de Carregação da empresa pombalina registram que 1.308 escravizados morreram acometidos de bexigas nas viagens atlânticas entre as costas africana e amazônica, no período compreendido entre 1761-1772 (CARREIRA, 1988, p. 131-132, 2º vol.).

²⁶ Carta de Manuel Bernardo de Melo e Castro para Thomé Joaquim da Costa Corte-Real, Pará, 2 de Agosto de 1759. Transcrito em CARREIRA, 1983, p. 127.

²⁷ Correspondência de Manuel Bernardo de Mello e Castro para Thomé Joaquim da Costa Corte-Real. Transcrito em CARREIRA, 1983, p. 127.

²⁸ Correspondências dos Governadores com a Metrópole. Pará, 26 de Fevereiro de 1760. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 224.

²⁹ Correspondências dos Governadores com a Metrópole. Pará a 19 de Setembro de 1764. APEP, Cód. 696, doc. 716. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 231.

³⁰ Correspondências de Diversos com os Governadores. Maranhão. 17 de Setembro de 1765. APEP. Cód. 54, Doc. 95. Transcrito em VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990, p. 75-76.

³¹ 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.



Desde o início da colonização, a entrada de embarcações com pessoas infeccionadas de bexigas ou outras moléstias nas áreas de dominação ultramarina preocupava os soberanos, em Lisboa. A Coroa portuguesa sabia da importância de manter a fiscalização para a prevenção da saúde pública. Em meios aos conturbados interesses metropolitanos, os soberanos buscavam implementar medidas para evitar a disseminação de doenças contagiosas que atrapalhavam a colonização. Geralmente desembarcavam escravizados com o estado de saúde debilitado, motivados por variados fatores que iam desde a captura nos sertões africanos à falta de higiene nas embarcações, problemas que competiam para o adoecimento e as mortes nas viagens entre os continentes africano e americano.

Os serviços de fiscalização nos portos, em vista disso, constituía uma medida importante para evitar o contágio de doenças e ao mesmo tempo preservar a saúde pública nos domínios coloniais. Até a primeira metade do século XVIII, o porto de São Luís era o mais movimentado da região, importava escravizados e mercadorias e exportava-os para as principais cidades e vilas da redondeza. O Senado da Câmara, com a intenção de fiscalizar os navios que atracavam no porto maranhense criou em 14 de junho de 1655 o cargo de Juiz da Saúde que tinha a função visitar as embarcações, evitando que portadores de doenças contagiosas desembarcassem e contaminassem a população (XIMENDES, 2013, p. 129-130; MEIRELES, 1994, p.139).

Essa preocupação com a saúde da escravatura aumentou, com a regularização do comércio negreiro, a partir da segunda metade do século XVIII, momento que a região amazônica foi acometida por sucessivos surtos epidêmicos de bexigas. A fiscalização, nesse contexto, estava mais estruturada e contava com os serviços de um médico que examinava, diagnosticava e relatava se havia doenças, sobretudo, as contagiosas entre os escravizados. Além da visitação da saúde, os escravizados que apresentavam infecção ou suspeitos de infecção eram colocados em quarentenas nos lazaretos, construídos nos espaços afastados da cidade (BARBOSA, 2019, p. 68-83). Deste modo, o poder público buscou amenizar os problemas de saúde advindo do comércio negreiro, principalmente após o estabelecimento da CGCGPM. Contudo, é importante destacar que essas medidas de prevenção não raramente eram descumpridas pelos traficantes e demais pessoas envolvidas nas atividades negreiras.

4. Considerações Finais



O quadro esboçado neste artigo nos permite considerar que a partir da segunda metade do século XVIII, com o estabelecimento da CGCGPM, aumentaram as mortes no decorrer das viagens atlânticas, em parte desencadeadas pelas doenças e outros infortúnios, que vitimaram inúmeros escravizados embarcados nas diferentes regiões africanas. Os escravizados saídos da África Centro-Occidental, especialmente dos portos de Luanda e Benguela apresentaram índices maiores de óbitos nas viagens atlânticas, se comparados com os portos da Senegâmbia e Costa Atlântica, como mostra o gráfico analisado no artigo em questão. Parte do continente africano, sobretudo Angola sofreu durante anos com epidemias de bexigas, pragas de gafanhotos, secas e outros problemas socioeconômicos e ambientais, que atingiam e comprometiam as condições de saúde dos africanos.

Além disso, a situação socioeconômica que os escravizados vivenciavam no cotidiano das viagens negreiras marcada por racionamento de água e alimentos, insalubridade, falta de higiene, falta de vestimenta, são fatores que influenciavam nos desgastes físicos e emocionais, tornando-os mais vulneráveis ao adoecimento e mortes na travessia do atlântico. O adoecimento estava relacionado com o contexto do comércio negreiro, pois os corpos debilitados contribuía para o surgimento de doenças que conseqüentemente incidiam em mortes. Esses problemas desde o início da colonização preocupavam a Coroa portuguesa, que percebia o perigo que a falta de fiscalização nas embarcações representava à saúde pública.

Os cuidados dos governos com o controle de doenças dos escravizados esbarravam em interesses econômicos e não humanitários, pois ainda que, o comércio negreiro apresentasse problemas socioeconômicos, os africanos eram sempre associados à ideia de crescimento econômico, fator importante para o desdobramento da colonização. Para reverter as perdas de escravizados, a Coroa portuguesa e a administração colonial estabeleceram a Visitação da Saúde, órgão responsável em fiscalizar as condições de saúde dos escravizados desembarcados nos portos amazônicos. Em Belém e São Luís, os agentes da saúde se incumbiam em fiscalizar o estado de saúde de homens, mulheres e crianças que chegavam procedentes dos ancoradouros africanos. Os que não apresentassem doenças contagiosas eram desembarcados, banhados para mascarar a aparência física e o seu estado de saúde e posteriormente vendidos aos senhores proprietários de lavouras. Os que apresentassem infecção de bexigas ou alguma outra doença contagiosa ficavam em quarentenas para restituir a saúde, evitando a disseminação de epidemias.



Deste modo, mesmo com os esforços das autoridades metropolitanas e coloniais para evitar a disseminação de doenças nas áreas de dominação ultramarina, nem sempre os traficantes e outros agentes envolvidos na organização do comércio negreiro respeitavam as normas estabelecidas. O descumprimento das medidas preventivas contribuía para o desembarque de escravizados infectados, sobretudo por doenças contagiosas, como as bexigas que desencadearam diversas epidemias na região amazônica, em particular a partir da segunda metade do século XVIII, com a regularização de rotas negreiras entre os portos amazônicos e os ancoradouros africanos.

Referência Bibliográfica

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.

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.

_____. *No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão-Pará colonial (1755-1819)*. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, 2019.

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

CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará, Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. 2 ed. Lisboa, Ed. Presença, 1983

_____. *A companhia geral do Grão-Pará e Maranhão: o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. 2 v.;

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;

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.

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.



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.

MEIRELES, Mário M. *Dez estudos históricos*. São Luís: ALUMAR, 1994 (Coleção Documentos Maranhenses).

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.

NUNES DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1775-1778)*. Belém, UFPA, 1970.

REIS, Arthur César Ferreira. O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia. Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, vol. V, II parte, 1961, pp. 347-353.

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.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime de escravidão*. 3ª edição, ver. Ampl. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.

SALLES, Wesley Dartagnan. Lei das arqueações de 1684: por uma nova interpretação. *Oficina do Historiador*, v. 4, p. 75-95, 2011.

SILVA, Daniel B. Domingues. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organization. *Slavery and Abolition*, vol. 29, No. 4 dezembro 2008, pp. 477-501.

VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença Africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: APEP, 1990.

VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. 2ª edição. Belém/PA: UFPA, 1975;

XIMENDES, Carlos Alberto. *Sob a mira da Câmara: viver e trabalhar na cidade de São Luís (1644 a 1692)*. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2013.

Artigo submetido em 14/05/2021, aceito em 26/10/2021 e publicado em 10/12/2021.

