

“Perdas em trânsito”: mortalidade escrava na travessia Atlântica

Alexandre Vieira Ribeiro*

O risco era uma das características intrínsecas ao comércio de escravos no Atlântico. Desde as trocas efetuadas na esfera africana até as realizadas no Brasil, eram grandes as probabilidades de fuga, roubo e, sobretudo, de morte dos escravos recém-adquiridos. Naus negreiras eram constantemente atacadas por corsários e piratas mouros, franceses, ingleses, espanhóis, norte-americanos e holandeses, que lhes roubavam milhares de caixas de açúcar, toneladas de couros, tabaco, algodão e âmbar, além de milhares de escravos, logo levados para diversos portos das Américas, da África e mesmo do Mediterrâneo.

Negreiros eram constantemente atacados enquanto esperavam o preenchimento de sua arqueação, como ocorreu com dois navios baianos - o *São João Nepomuceno e São Francisco de Paula* e o *Nossa Senhora da Graça* - saqueados por duas naus francesas e duas chalupas de bandeira inglesa, em agosto de 1797, no porto Ajudá. Logo depois, um dos navios franceses dirigiu-se ao porto de Apê, onde sequestrou o também baiano *Zabumba*, do mestre Raimundo Justino da Graça, para mais tarde, em Porto Novo, capturar a sumaca *Paraíso*.¹ Óbvio, os ataques aos negreiros eram mais frequentes quando eles regressavam da África, como ocorrido no início de 1811, quando pouco antes de adentrar no porto carioca, uma curveta proveniente de Benguela foi abordada por três fragatas francesas a 15 graus sul, entre a Bahia e o arquipélago de Abrolhos. Perdeu 61 escravos e toda a cera, liberando-se somente após muito rogo.² Por outro lado, o curso a negreiros era obviamente tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos. Durante a década de 1820 os jornais cariocas registraram que aproximadamente três mil africanos passaram às mãos de piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos. Estimando-se, por baixo, em 200\$000 réis o preço de cada escravo no mercado do Rio de Janeiro, e acrescentando-se ao total os valores

* Professor Dr. da Universidade Federal Fluminense – UFF.

¹ APEB, maço 193, *doc.* 33.

² Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (doravante BNRJ), Seção Obras Raras, *Idade d'Ouro do Brasil – BA, N.º 3 – 21/05/1811*

dos navios, é possível que na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo variável entre 700\$000 e 800\$000. Nessa época, a montagem de uma expedição negreira saía a 16:000\$000, em média.

Mas nem só piratas e corsários capturavam negreiros. Em 1811, o bergantim *São Manoel Ativo*, cujo mestre era José Bento Davi, dirigia-se para Havana quando, a oito léguas da ilha de São Domingos, defrontou-se com um brigue de guerra do Haiti, que depois de encontrar nela mais de quatrocentos escravos conduziu-a a terra firme. Do acontecimento logo foi informado o governo haitiano, cujos representantes imediatamente ordenaram o desembarque, avaliaram os escravos e mandaram pagar ao capitão do negreiro o valor dos cativos em gêneros do país.³ Nada se sabe sobre o desdobramento desse curioso episódio. Anos antes, uma esquadra francesa foi enviada para a África pela Assembléia Nacional revolucionária, e sua atividade acabou redundando no aprisionamento de negreiros de diversas bandeiras. Com seis navios, 1 040 tripulantes e 131 canhões, até dezembro de 1794 ela varreu do litoral entre Serra Leoa e Popó nove navios de Liverpool, quatro de Londres, um de Bristol, três da Holanda e sete de nacionalidade desconhecida. Em apenas três dias, de 6 a 8 de dezembro de 1794, a esquadra francesa capturou oito negreiros luso-brasileiros entre Ajudá e Porto Novo.⁴

Em 15 de outubro de 1789, como era praxe para detectar doenças, o bergantim *Netuno Pequeno* foi visitado por cirurgiões do Senado da Câmara de Salvador. Depois de um mês de viagem desde a Costa da Mina, e após uma pequena escala no Recife, o negreiro acabara de atracar em Salvador. Adentrara o porto com pouquíssimos escravos – 29 – e sem haver registro de mortos. Ao invés, seu capitão e armador, Pedro Gomes Ferreira, informara aos burocratas soteropolitanos que no número de desembarcados se incluíam “dous escravos novos nascidos já na abrigação do referido Bergantim”.⁵ Naturalmente, nascer era algo excepcional no contexto do tráfico. Durante a travessia, os africanos defrontavam-se mais comumente com a morte, a variável que mais direta e negativamente atingia os traficantes brasileiros.

³ BNRJ, Seção Obras Raras, *Idade d'Ouro do Brasil – BA*, N.º 22 – 26/07/1811

⁴ Correspondência de Diversos com os Governadores, *apud*, Anaíza Vergolino-Henry & Arthur Napoleão Figueiredo, *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*, Belém, Arquivo Público do Pará, 1990, doc. 80, pp. 128-9 (original no Arquivo Público do Pará).

⁵ AHMS, cod. 178.1, p. 96.

Tratava-se de mortandades frequentes no tempo, mas extremamente variáveis em cada expedição. Assim, entre 1811 e 1830, os navios vindos de Benguela para o Rio de Janeiro perderam de apenas 0,2% a 38% dos escravos adquiridos, e nos que ali atracaram provenientes de Quilimane morreram de 1,7% a quase dois terços dos africanos comprados. As perdas nos negreiros que atuavam na rota Costa da Mina-Salvador na primeira década do século XIX apresentaram amplitude semelhante – o bergantim *Cipião Africano*, de Domingos José de Almeida Lima, atracou em Salvador em 1807 com todos os 135 africanos comprados no Golfo da Guiné; sorte distinta teve Félix da Costa Lisboa, que segundo o *Correio da Guiné* perdeu 230 dos 340 escravos adquiridos também no Golfo da Guiné em fins de 1805.⁶ Os dados relativos ao porto do Recife não sugerem uma amplitude da mortalidade durante a travessia tão elástica quanto para o Rio de Janeiro e Salvador, embora confirmem a tendência. Por exemplo, diferentemente da barca *Elisa*, que em 1830, proveniente de Lourenço Marques, perdera 41 escravos no mar e adentrara Pernambuco com 575 cativos a bordo,⁷ o brigue *Leão*, pertencente a José Inácio Xavier, veio de Luanda em fins de 1829 com 310 escravos a bordo – perdera apenas três na travessia.⁸

Podemos imputar as mortes no mar à escassez de mantimentos e água, aos maus-tratos, à miséria física e espiritual que não raro assolava soldados vencidos, e aos surtos de morbidades que grassavam nos portos africanos de embarque, cujos efeitos podiam estender-se às naus em trânsito, comprometendo até mesmo o acesso dos traficantes aos portos abastecedores. Tal aspecto pode ter estado na origem do aumento das taxas de mortalidade dos negreiros baianos que se abasteciam em Angola na primeira década do século XIX: de 4,5% em 1803-1805, para 13,6% em 1806, 16,2% em 1807, culminando com a ausência de naus baianas em Angola em 1808, e de apenas uma em 1809 (que perdeu 33,7% da carga humana no regresso a Salvador). A explicá-lo certamente estiveram surtos de varíola ocorridos em Luanda em 1805, 1807 e 1808. Sintomaticamente, por ocasião de novos surtos, ocorridos em 1811 e em 1814, novamente não foram detectadas atracções de embarcações baianas em Angola.⁹

⁶ AHMS, cod. 182.1.

⁷ BNRJ, Seção Obras Raras, *Diário de Pernambuco*, 07/01/1830.

⁸ BNRJ, Seção Obras Raras, *Diário de Pernambuco*, 26/11/1829.

⁹ AHMS, cod. 182.1; José Curto & Raymond R. Gervais, “A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844”, *Topoi*, 4, 2002, p. 122.

O tráfico se apresentava como meio de aproximação e contato entre esferas microbianas distintas, cujos resultados, mesmo quando tendentes à acomodação a médio prazo, traduziam-se de imediato em pestes e mortes no interior dos navios negreiros, mas também em ambas as margens do Atlântico. Óbvio, embora se saiba que a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem nada se apresentava tão propício ao desenvolvimento de enfermidades como um receptor já extremamente debilitado. Eis o motivo pelo qual a travessia ceifava, sobretudo, os escravos. De acordo a fontes pernambucanas da década de 1820, os cativos eram vitimados, especialmente por disenteria, presente em escravos provenientes de todos os portos da África banta, embora os que vinham de Luanda registrassem também doenças como varíola, escorbuto, sarampo, oftalmia e maculo (diarréia com prolapso da mucosa do ânus e relaxamento do esfíncter anal).¹⁰ Em geral os escravos feneciam em proporções diretamente relacionadas à duração da travessia oceânica, logo, com padrões distintos de “perdas em trânsito” de acordo com a região africana de embarque dos cativos.

Quadro 1 - Taxas (%) de mortalidade nos navios negreiros provenientes da África que atracaram nos portos do Rio de Janeiro e Salvador

Região de embarque	Rio de Janeiro				Salvador			
	1791-1800	1801-10	1811-20	1821-30	1791-1800	1801-10	1811-20	1821-30
Baía do Benin		6,2 (5/10)	2,8 (2/3)	4,4 (1/2)	7,6 (102/203)	6,1 (146/232)	3,3 (74/173)	3,2 (12/48)
Baía de Biafra e Ilhas da Guiné			13,0 (10/18)	9,1(2/4)	16,9 (5/16)	10,7 (6/45)	16,7 (12/32)	0,1 (1/2)
África Central-Atlântica	7,7 (115/246)	9,7 (213/277)	6,5 (272/434)	6,6 (545/610)	7,9 (61/91)	9,7 (28/56)	4,9 (39/131)	4,1 (75/273)
Sudeste Africano	18,7 (2/5)	26,4 (10/31)	19,8 (38/84)	14,5 (181/200)			24,8 (12/27)	11,6 (2/6)

Obs: Os números entre parênteses indicam o número de navios com mortalidade indicada na fonte e o total de navios que embarcaram escravos.

Fontes: www.slavevoyages.org

¹⁰ Arquivo Público Estadual João Emerenciano (Recife/PE), cod. 04.06.18-vol.1.

É necessário prudência com as cifras relativas à mortalidade no mar expressas por esta tabela, pois os efeitos da travessia sobre os escravos não se esgotavam por ocasião dos desembarques no Brasil. Muitos africanos que sobreviviam aos percalços oceânicos chegavam tão debilitados aos portos brasileiros que eram imediatamente enviados para quarentena. Por certo, enquanto permanecessem nessas condições os recém-chegados representavam ônus para os traficantes. Mesmo depois de revendidos a atravessadores urbanos, os africanos doentes continuavam a merecer atenção.

Dados referentes a desembarques de negreiros em Salvador nos anos de 1822 e 1823 permitem ao menos ter uma ideia do peso da mortalidade dos escravos recém-chegados nos portos e em terra, redefinindo para mais as cifras de mortalidade marítima expressadas pelo quadro 1. Segundo análise de dados de fontes coevas, observamos que muitos africanos desembarcados vivos podiam permanecer em quarentena em média por dois meses e meio, ocasião em que se perdia de 4,8% de todos os escravos desembarcados vivos. Isso significa que 57,0% dos escravos que foram postos em quarentena pereceram (169 de 297).¹¹

O quadro 1 alerta tanto para a diferenciação espacial da mortalidade escrava como para sua variação temporal entre 1791 e 1830. Na rota que ligava a região da África Centro-Occidental ao Rio de Janeiro, observa-se que ocorreu um aumento na mortalidade na primeira década do século XIX em comparação a última do século anterior (de 7,7 para 9,7%). Uma possível explicação é o já mencionado surto de doenças que grassavam em Angola neste período. Uma vez já debilitados, os escravos pereciam de forma mais rápida e em maior número dentro de verdadeiros tumbeiros. A partir do segundo decênio, a mortandade reduziu-se nesse trajeto, para 6,5%. Algo parecido ocorreu na rota que ligava os portos do Sudeste africano ao Rio de Janeiro. Houve um aumento dos números de mortos nos negreiros saídos em Moçambique na primeira década do século XIX em relação aos dez anos anteriores, de 18,7 para 26,4%. Pelo número diminuto de viagens nesta rota com registros de mortalidade não é possível chegar a uma conclusão que explique de maneira satisfatória esse aumento. Talvez, o próprio aumento seja resultado da documentação escassa e fragmentada da época.

No caso da rota que ligava a África Centro-Occidental a Salvador, observamos também que houve um aumento da mortalidade na primeira década do século XIX em

¹¹ Arquivo Histórico Municipal de Salvador, *Códices 178.1 e 182.1*.

relação à última do século XVIII. A explicação, mais uma vez, encontra-se nos surtos de moléstias em terras angolanas. Na rota que ligava a baía de Biafra a Salvador, observamos que nos três dos principais intervalos de tempo (1791-1800, 1801-10 e 1811-20) ocorreu uma queda do segundo período frente ao primeiro (de 16,9% para 10,7%) e um aumento do terceiro frente ao segundo (de 10,7% para 16,7%). Contudo, observa-se que os dados de mortalidade tanto do primeiro quanto do terceiro decênio são muito parecidos e que os números relativos ao período intermediário foram elaborados com um número bem menor de informações (apenas em 6 das 45 viagens há registros de óbitos). Assim, é possível que os dados relativos à mortandade entre 1801-10 estejam sub-representados, sendo factível que a mortalidade nos navios negreiros tenha girado em torno de 16% tal como nos dez anos seguintes e posteriores.

Já no trajeto que ligava a baía do Benin e a cidade de Salvador, observamos quedas constantes no percentual de óbitos.

Em termos gerais, pode-se detectar tanto para as conexões carioca quanto soteropolitana, certa tendência à diminuição da mortalidade no mar entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Semelhante movimento pode encontrar sua origem no quadro 2, a qual sugere, sobretudo para o caso do Rio de Janeiro, que o decréscimo da mortalidade pode ter sido caudatário da queda na duração da travessia oceânica, possivelmente relacionada a mudanças no padrão tecnológico dos barcos da época e ao incremento da participação de pequenas naus, em princípio mais velozes, pertencentes a traficantes não especializados que buscavam lucrar com o grande aumento da demanda depois da abertura dos portos coloniais ao comércio internacional.

Quadro 2 - Duração média (em dias) da travessia entre a África e os portos do Rio de Janeiro e Salvador, por região africana de embarque, 1791-1830

Ano/Porto	Rio de Janeiro				Salvador			
	1791-1800	1801-10	1811-20	1821-30	1791-1800	1801-10	1811-20	1821-30
Baía do Benin			31 (1)		45,7 (105)	49,2 (150)	41,6 (81)	32,4 (15)
Baía de Biafra		65,8 (4)	58,9 (11)	30,5 (2)	39,0 (9)	56,7 (6)	47,5 (13)	
África Centro-Ocidental	51,3 (50)	52,2 (79)	39,8 (344)	35,6 (563)	38,1 (66)	36,1 (30)	28,5 (55)	32,4 (74)
Sudeste Africano		78,7 (3)	68,1 (65)	65,2 (180)			61,0 (11)	76,7 (3)

Obs.: Os números entre parênteses indicam o total de navios com registros de duração da travessia
 Fontes: www.slavevoyages.org

Outro aspecto registrado pelo quadro 1 é a confirmação, ao menos parcial, da tendência ao aumento da mortandade de acordo com o crescimento da distância entre o porto brasileiro e a região africana de embarque. Relativamente falando, perdia-se de duas até quase três vezes mais escravos entre os cativos embarcados no Índico para o Rio de Janeiro do que entre os que para ali eram exportados a partir da região congo-angolana. Para Salvador, a comparação com as mesmas regiões africanas revela que a mortalidade em naus vindas da África Oriental era mais de três vezes maior do que nas vindas do Congo-Angola. Ao menos para o caso do Rio de Janeiro, tais números não surpreendem, tendo em vista o fato de que, enquanto os negreiros que rumavam para o porto carioca a partir do litoral angolano permaneciam em média de 35 a 52 dias no mar, os que zarpavam de Moçambique podiam navegar por até 78 dias. Paradoxalmente, porém, observando no quadro 1 a baía do Benin de onde provinha a maioria dos escravos que entre 1791 e 1820 abasteciam o porto de Salvador, observa-se tendência discrepante: as taxas de mortalidade eram menores do que as observadas nos navios que zarpavam do litoral congo-angolano, em que pese o fato de as viagens entre esta última região e Salvador gastarem apenas três quartos do tempo médio de travessia detectado para a rota Golfo da Guiné-Bahia – cf. quadro 2. Semelhante paradoxo torna um tanto mais complexo o papel da distância entre a região da oferta e a de demanda como fator explicativo da mortalidade a bordo, e permite enriquecer a discussão com outras hipóteses que não necessariamente excluem o peso de duração da travessia.

A primeira nos levaria a considerar a lotação dos negreiros. As médias de escravos nos navios que antes de 1810 partiam do litoral angolano para a Bahia (426) eram maiores do que as dos que zarpavam do Golfo da Guiné para Salvador (293).¹² Eis um elemento que até certo ponto poderia explicar as maiores taxas de mortalidade em naus da costa congo-angolana, resultantes, nesse caso, de uma tendência dos traficantes baianos dessa rota a assumirem maiores riscos do que os que tinham no Golfo da Guiné o seu principal ponto de abastecimento. Outra hipótese leva em consideração o fato de que, por ser mais sólida no Golfo da Guiné do que nas áreas bantas, a presença de estados centralizados tornava a escravização e o tráfico através da África Ocidental comparativamente menos predatórios e menos sujeitos a interesses privados do que em

¹² Ver www.slavevoyages.org

Angola ou em Moçambique. Por certo, a feição mais destrutiva da escravização em zonas bantas esteve igualmente vinculada ao – ainda comparativamente falando – parco desenvolvimento dos circuitos comerciais e à fraca densidade populacional.

Uma terceira hipótese envolve a estrutura dos negócios no continente africano. Os negociantes brasileiros possuíam correspondentes, alguns deles sócios, nas principais localidades onde se realizava o comércio negreiro. Esses laços de dependência entre os comerciantes residentes na África para com os traficantes brasileiros eram afiançados por cadeias de adiantamento/endividamento de bens para o escambo. Para a boa consecução dos negócios eram imprescindíveis relações estreitas e personalizadas entre os agentes econômicos. Por isso é razoável supor que por ocasião da incorporação de áreas novas ao tráfico (o caso de Moçambique), ou da infiltração de novos traficantes em zonas tradicionais (os baianos no litoral angolano ou os cariocas na Costa da Mina), a ausência de relações econômicas e de sólidas redes de sociabilidade com os agentes nativos resultasse, ao menos de início, na aquisição de muitos escravos já debilitados, que não resistiam à travessia oceânica.

Embora o risco de perda dos escravos fosse constante e igualmente enfrentado por todos os traficantes, é plausível que as respostas que estes ofereciam dependiam de sua capacidade de acumulação. Daí que, ao menos em tese, os grandes traficantes estivessem em posição menos desconfortável, mesmo levando-se em consideração que alguns pudessem se arruinar. Entretanto, sendo o tráfico um negócio altamente lucrativo, muitos foram os traficantes de última hora que, diante de uma conjuntura excepcionalmente favorável, canalizaram boa parte de seus recursos para a aventura do comércio de homens. Alguns conseguiram dar início a grandes fortunas; outros conheceram a ruína.

A mortalidade constituía a variável de maior importância para a determinação da lucratividade dos negócios. Embora o risco fosse generalizado, os verdadeiros profissionais do tráfico aproveitavam conjunturas favoráveis aumentando o volume das exportações de escravos, através do incremento do número de expedições e conseqüentemente do número de escravos transportados. Mesmo em momentos favoráveis, o lucro seria maior, quanto menor fosse a mortandade na travessia. Para tanto, o traficante profissional buscava um cálculo empresarial no qual a taxa de mortalidade a bordo não ultrapassasse uma média aceitável. Assim, devia-se levar em

consideração um equilíbrio nos investimentos de bens que seriam trocados na África por escravos e na compra de víveres que proveria os cativos adquiridos, objetivando uma perda mínima durante a travessia. Alguns traficantes se equivocaram nesse cálculo econômico e por isso perderam muitos escravos, o que contribuiu para sua ruína empresarial. Em geral, contudo, frente a semelhantes exigências, os traficantes tradicionalmente estabelecidos no circuito atlântico levavam consideráveis vantagens sobre os de participação eventual, pois ao manterem fortes ligações com os intermediários africanos, podiam obter escravos em melhores condições com valores mais baixos. Por disporem de maiores recursos, estavam igualmente mais aptos tanto para comprar mais cativos quanto para mantê-los. Por fim, era fundamental que as negociações e a travessia ocorressem de forma a mais rápida possível objetivando ter o menor percentual de perdas. Mais uma vez, os traficantes que constituíam grandes empresas com fortes vínculos comerciais e pessoais no continente africanos se saíam melhor do que aqueles que eventualmente participavam da atividade negreira.