



DA ÁFRICA AO GRÃO-PARÁ: A VARÍOLA NA TRAVESSIA DO ATLÂNTICO

BENEDITO CARLOS COSTA BARBOSA*

1. Introdução

A varíola, de acordo com a historiografia, constituiu a doença mais mortífera em toda a América pós-colombiana, e juntamente com outras doenças - como malária, febre amarela, escorbuto e disenteria - causou nos escravos altas taxas de mortalidades nas viagens atlânticas. O comércio de africanos, dessa maneira, não pode ser visto, apenas como provedor de mão de obra, mas também como disseminador de doenças. Dentro da discussão envolvendo doenças, mortes e comércio negreiro, o presente artigo tem o objetivo de analisar a proliferação de varíola - doença conhecida popularmente como bexigas - entre os escravos no contexto do tráfico negreiro para o Grão-Pará, na segunda metade do século XVIII e início do século XIX (1755-1806).

As questões propostas - neste artigo - serão analisadas com base nos manuscritos coloniais que estão nas obras *As Epidemias no Pará (1975)*, *As Companhias pombalinas (1983)* e *A presença Africana na Amazônia Colonial (1990)*¹ e também nos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM), Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará (ABAPP) e *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*². Desse modo, busco cruzar as informações dessas diferentes fontes para entender melhor a relação envolvendo mortes de escravos e varíola nas viagens negreiras entre os portos africanos e o Grão-Pará.

Para finalizar a parte introdutória, argumento que a análise do presente artigo faz parte de uma pesquisa maior que ainda se encontra em andamento. Por isso, os resultados aqui apresentados são parciais, mas bastante importante porque permiti conhecer algumas informações sobre o objeto investigado.

* Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz/FIOCRUZ-RJ.

¹ Essas obras contêm documentos sobre mortalidade escrava, comércio negreiro e varíola no Grão-Pará.

² Essa base de dados dispõe de fichas individuais das embarcações envolvidas no comércio de escravos, constando os seguintes elementos: armação, nação e proprietários; datas da viagem; capitão e tripulação; números de escravos; características dos escravos. Para acessar *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, utilizar o seguinte site: www.slavevoyages.org

2. O comércio negreiro e a varíola na travessia do Atlântico

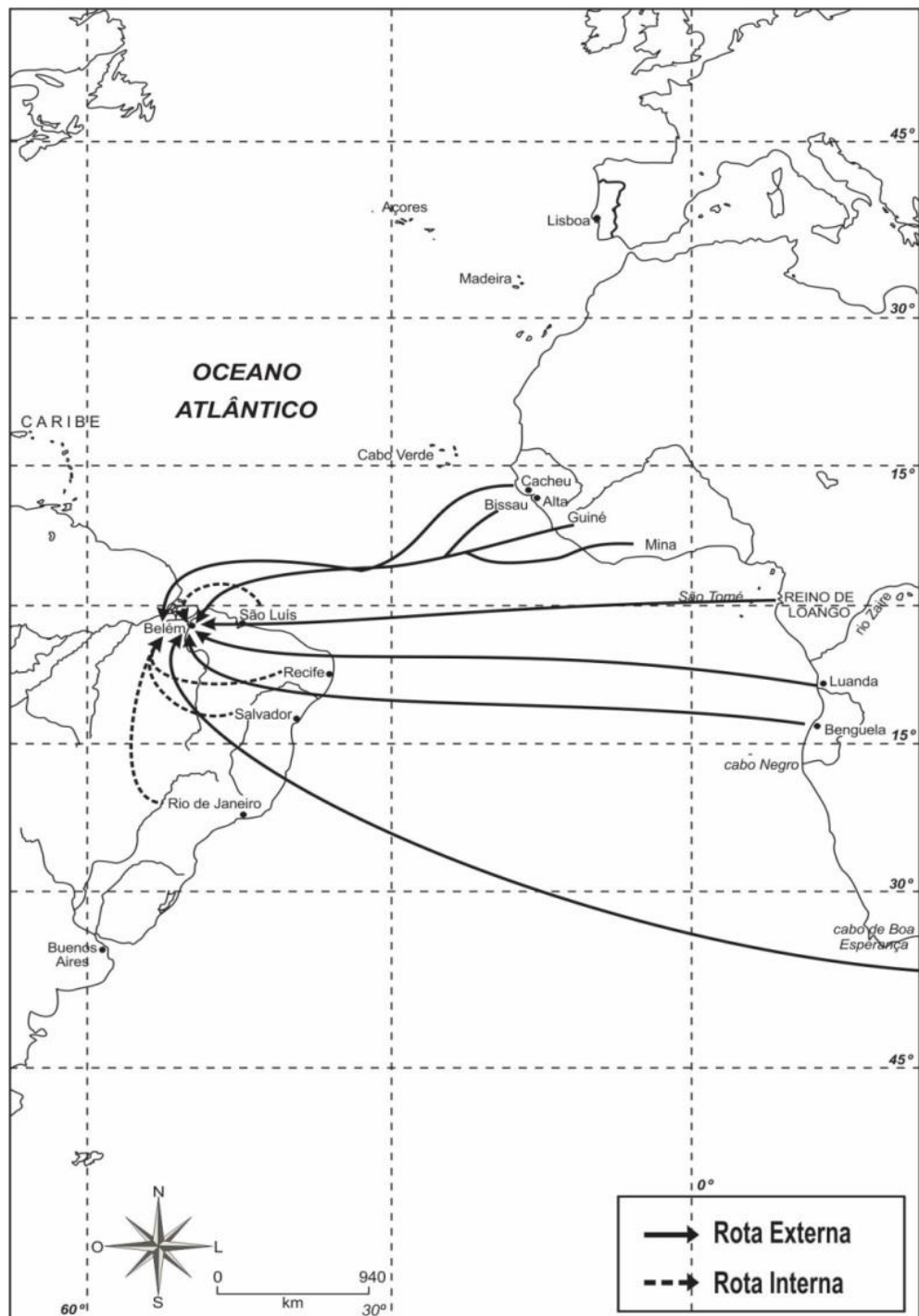
É comum na historiografia a associação entre doenças, mortalidade e tráfico negreiro (ALDEN & MILLER, 1987; FLOTENTINO, 1997; ALENCASTRO, 2000; RODRIGUES, 2005;). Muitos escravos saídos de distintas áreas do continente africano pereceram nas longas viagens atlânticas rumo ao continente americano. Com relação à Amazônia³ as informações a respeito de mortes de escravos ficam mais visíveis a partir do estabelecimento da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM) que regularizou o tráfico negreiro para a Amazônia. No período (1755-1806) os escravos desembarcados nos portos de Belém procederam de diversas regiões e portos africanos: Senegâmbia e Costa Atlântica (Bissau, Cacheu, Ilhas do Cabo Verde, Guiné portuguesa); África Centro-ocidental e Santa Helena (Luanda, Benguela, Cabinda, Loango); Golfo do Benin (Costa da Mina); e do Sudeste Africano e Ilhas (Moçambique), como mostra o mapa abaixo. Os portos de Bissau e Cacheu destacaram-se durante o monopólio da CGCGPM, pois exportaram a maioria dos escravos para a Capitania do Grão-Pará, em uma região que os portugueses já comercializavam desde o século XVII. Além do comércio de escravos da costa africana, nesse período, coexistiu um tráfico interno entre as principais praças negreiras do Brasil. Para o Grão-Pará sobressaíram os seguintes portos de exportação: São Luiz, Salvador, Recife e Rio de Janeiro (ver mapa abaixo). Entre as capitais coloniais, São Luiz manteve um estreito laço com o Pará, posto que durante boa parte da existência da CGCGPM formavam o estado do Grão-Pará e Maranhão.

No período analisado, muitos escravos morreram na travessia do atlântico. Sobre a questão é importante atentar não apenas para a quantidade de escravos desembarcados, mas para os mortos, posto que parte dos escravos saídos dos portos africanos morria no percurso das viagens atlânticas. A condição de escravizados associados a vários fatores contribuíram a mortandade de africanos, como as longas viagens, a má alimentação, as péssimas condições de higiene nas embarcações negreiras e sobretudo as doenças, entre elas a varíola. Segundo Luís Felipe Alencastro, a varíola constituiu, a doença mais mortífera no Brasil e em toda a América pós-colombiana, teve origem, sobretudo na África (ALENCASTRO, 2000: 127, 131). Para Jaime Rodrigues, a varíola juntamente com outras doenças (malária, febre amarela, escorbuto e disenteria) concorreu para reduzir os tripulantes e os escravos embarcados nos navios, pois

³ A região amazônica a partir da segunda metade do século XVIII compreendia ao estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1772) e posteriormente ao estado do Grão-Pará e Rio Negro (1772-17815), ambos com capital em Belém.

causou altas taxas de mortalidade nas viagens atlânticas (RODRIGUES, 2005: 172). Dessa maneira, o comércio de africanos não pode ser visto, simplesmente como um provedor de mão de obra para as Américas, mas também como transmissor de doenças, principalmente as infectocontagiosas que atingiram, sobretudo a população indígena, as maiores vítimas das epidemias pelas migrações (CURTIN, 1968:190-216)

Mapa: Itinerário do Comércio negreiro para o Grão-Pará (1755-17806)



Fonte: Adaptado do livro *Trato dos Viventes*, de Luiz Felipe Alencastro, 2000.

A doença alcançou o Pará desde o século XVII e no século seguinte provocou vários surtos, particularmente com o estabelecimento da CGCGPM que trouxe com frequência escravos para a região amazônica. Em 1759, o governador Manuel Bernardo de Mello e Castro

em carta para Thomé Joaquim da Costa Corte-Real argumentava sobre as causas da mortalidade na escravatura do navio Nossa Senhora da Conceição. Conta o governador que “chegou a este porto o navio Nossa Senhora da Conceição, que veio carregado de negros de Angola, e embarcando naquela cidade 500 lhe morreram na viagem 122, de sorte que lhe restam 368”. Dos escravos, a maior parte rapazes, “todos vieram com febres, e tão magros, que mais pareciam esqueletos que pessoas viventes”. De acordo com o governador, 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” (CARREIRA, 1983:127).

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” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990: 75-76).

Do mesmo modo que o Pará, o Maranhão, capitania vizinha, passou pelo mesmo problema de surtos e epidemias de varíola, oportunizada pelas embarcações negreiras que adentravam ao porto de São Luiz. Em 1776, Joaquim de Mello e Póvoas, em carta para Martinho de Mello e Castro dava conta do estrago que a peste causara na cidade ao anunciar “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” (SECULT/APEM. Retratos do Maranhão Colonial, 2009).

Durante e após a atuação da CGCGPM, as duas capitanias mantinham relações comerciais, Belém e São Luiz eram as duas principais cidades da Amazônia, movimentavam o comércio no norte do Brasil. Era comum os navios, vindo do ultramar, permutarem nos dois portos para desembarcarem escravos ou comprarem mercadorias, como a corveta São Francisco de Paula em 1782. Esta embarcação saída de Cacheu com destino ao Pará teve dificuldade de continuar viagem, devido à mortandade e doenças que abateram os escravos (APEM, Fl. 78 v).

Ainda sobre as bexigas, em 1801 um ofício remetido ao Juiz Ordinário da vila de Alcântara noticiava os estragos causados pelas bexigas introduzidas nesta vila pela escravatura de Caetano José Teixeira, recomendando que tome as providências citadas na carta (APEM, Fl. 33/ doc. 184).

A varíola percorria os rastros das embarcações negreiras, com frequência vitimava os escravos a bordo das viagens oceânicas, principalmente os saídos de portos angolanos. Angola, durante e após o monopólio da CGCGPM exportou muitos escravos para a capitania do Pará. Tratava de uma grande área exportadora de escravos, mas apresentava risco para o negócio negreiro devido as inúmeras doenças, entre elas a varíola que reinava na região. De acordo com *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, dentre os números de escravos mortos nas viagens atlânticas, sobressaíram os saídos de Angola exportados para o Grão-Pará no período de 1755 a 1806, contabilizando 1.385 escravos mortos. Houve em torno de 39 viagens para Angola, sendo 31 viagens do porto de Luanda, 5 viagens do porto de Benguela e 2 viagens do porto de Loango e 1 viagem do porto de Cabinda. Nessas viagens 19.408 escravos embarcaram nos portos angolanos, mas somente 17.108 escravos desembarcaram no porto de Belém.

Embora *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* não explicitem as causas das mortes, posto que, a base tem um caráter mais estatístico, muitas das mortes certamente foram causadas por alguma espécie de doença, como a varíola. No final do século XVIII e na primeira metade do século XIX, a região de Angola passou por uma série de problemas, denominado, por José Curto e Raymond Gervais de desastres (fome, epidemias e secas). Os autores ao analisarem a demografia em Angola no contexto citado mostram que esses desastres eram constantes em Luanda, consequências da colheita fraca, falta de chuva, falta de alimento, praga de gafanhotos e outros fatores como a varíola que imperou na região (CURTO e GERVAIS, 2002: 122).

De acordo com Dauril Alden e Joseph Miller, a varíola tornou-se por muitos anos uma doença endêmica em algumas áreas do continente africano, em razão da seca periódica, da fome que facilitavam a doença. (ALDEN & MILLER, 1987: 195-244). Esses fatores internos que Angola vivenciava caracterizados pela seca, fome e epidemias, provavelmente influenciaram e explicam a preponderância das mortes com escravos embarcados nos portos angolanos no período da CGCGPM, ou seja, em um contexto em que Angola não era rota exclusiva para os portugueses. Esses problemas continuaram no decorrer do século XVIII e se estenderam até a década de quarenta do século XIX. Sem dúvida, acerca disso, que Manoel de Almeyda e

Vasconceloz descreve em carta para o governador do Pará em agosto de 1794, “[...] tem havido guerra e fome e os efeitos da peste, nunca cessão neste orrido País com tudo eu tenho tido a felicidade de lhe resistir pois conservo toda a boa saúde que trouxe de Portugal [...]” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990: 116-118).

Um ofício de Alexandre José Botelho de Vasconcelos a Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, aborda o problema das doenças que atingiam os moradores de Benguela. O documento enfoca a questão da saúde da população e das precárias condições de tratamento existentes na localidade, pois “a falta de ampla licença deste governo, aos negociantes, e mais moradores dessa cidade, para se passarem ao Brasil, a curarem-se das grandes moléstias que os atacam, e que o professor desengana não as poder debater, tanto pela falta de meios, como pelo pestífero clima; tem resultado crescerem as moléstias em tal auge” (Secretaria de Estado do Ministério do Reino: caixa 708, pct. 1). Ainda sobre os problemas vivenciados em Angola, no início do século XIX, mais precisamente em março de 1807, uma carta do secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, para o conselheiro do Conselho Ultramarino, visconde da Lapa, relata acerca da livre importação de escravos oriundos do Reino de Angola e as consequências nefastas para a saúde pública da capitania do Pará (AHU, Pará, Cx. 139, D. 10595).

Cruzando as informações das correspondências coloniais com *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, considero que os desastres vivenciados por Luanda interferiram nas mortes dos escravos enviados ao Pará no contexto do comércio negreiro e também no contágio da varíola no Grão-Pará. Os africanos infectados constituíam perigo de disseminação da doença, como aponta Colin Maclachlan. Este autor, ao estudar a escravidão africana na Amazônia, compreende que os surtos de varíola aumentaram na região com o estabelecimento da CGCGPM, posto que esta, geralmente, vendia parte dos escravos contaminados. Apesar das medidas tomadas (quarentena, por exemplo), a doença irrompeu em vários anos em que a CGCGPM vendeu escravos aos comerciantes no Pará (MACLACHLAN, 1974:134-135). Os escravos infectados propagavam a doença para a população paraense, sobretudo para os povos indígenas, os mais atingidos pela varíola, como aponta a historiografia. (ALDEN & MILLER, 1987, ALENCASTRO, 2000; CURTIN,1968).

Os comerciantes envolvidos no tráfico com Angola certamente estavam inseguros com as mortes que abatiam a escravatura, como atesta uma carta do reino, em 1795 acerca do tráfico

de escravos com Angola. Esta carta enviada ao governador refere-se “as duas contas correntes que os donos, e o correspondente das negociações d’Escravos dos navios Francezinha e Correyo d’Angola” apresentaram sobre o comércio de escravos. Com relação ao dono do navio Francesinha, enfatiza o governador “penso que não prosseguem com serem os mais ricos d’esta terra em razão do grande prejuízo que tiveram por grande mortandade na escravatura, inferior qualidade d’ela, e infecção de moléstias de que chegou acometida” e gerou “grande despesa, e grande demora para o embolso da que lhes ficou em estado de dispor”. Para que a capitania do Pará não ficasse sem escravos, “roguei ao sobredito Governador, e Capitão General d’Angola quisesse intervir para que não ficasse esta Capitania sem introdução d’Escravos como antes estava” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990: 204).

Desde as primeiras experiências da varíola no Grão-Pará, as autoridades coloniais passaram a fiscalizar as embarcações que ancoravam no porto de Belém para despachar escravos. Com a regularização do comércio negreiro, sem dúvida que os serviços continuaram, principalmente nos anos de epidemias na região. Em 1778, Martinho de Souza e Albuquerque, governador do Pará, escreve para o Senado da Câmara de Belém sobre a construção do Lazareto, para combater a doença. Argumenta sobre o estabelecimento do dito lazareto “no qual indistintamente houvessem de fazer quarentena as embarcações de qualquer parte vindas, e que a sua carga contenha escravatura” com o objetivo “de se acautelarem no modo possível aquelas terríveis e prejudiciais consequências” pois “infelizmente já aqui experimentadas”. Do contrário, o Pará experimentaria a mesma sorte que a capitania vizinha, como “nos consta estão presentemente padecendo, e suportando os moradores da Capitania do Maranhão” pois “ali se permitiu a licença para entrar, e descarregar no porto daquela cidade uma embarcação vinda da Costa de Leste inficionada com bexigas” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990:182-184).

Quanto ao projeto de estabelecer o lazareto no Pará, o governador lembra o Senado da Câmara, que “lhe prestarei todo o auxílio, que me requererem” e adverti sobre a cobrança “de duzentos reis por cada cabeça de escravo, que ali houver de desembarcar”, com o objetivo de “suprirem as despesas do mesmo estabelecimento, e as mais que diariamente forem necessárias, para ele se achar sempre pronto para servir ao fim a que é destinado” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990:182-184).

A documentação até o momento não permitiu saber se o projeto do Senado da Câmara, em construir um lazareto para fazer quarentena as embarcações que fundeassem no porto de Belém, surtiu efeito. No entanto, mesmo se o dito lazareto tenha sido construído, as normas postuladas para combater a doença nem sempre eram cumpridas, o que certamente facilitava a propagação da doença, em muitos casos de maneira epidêmica, como aconteceu com a Galera Santo Antônio Sertório, em 1806. Em carta Geraldo José d'Abreu, oficial da Secretaria do Estado para José Narciso de Magalhães de Menezes, Governador do estado do Grão-Pará, comenta “que apesar das meditadas providencias e meios que pude me ter em pratica para evitar o flagelo” a varíola se manifestou e alcançou Belém por meio de “navios há pouco tempo vindos da Costa, d'África Ocidental, principalmente o último denominado Sertorio”, que foi “logo acautelado e posto de quarentena na Ilha do Arapiranga, para aí se purificar e promover como era necessário o curativo dos muitos enfermos” (VIANNA, 1975: 45-47).

O navio Sertório, comandado por José Gonçalves da Costa, saiu com 321 escravos de Luanda, mas despachou apenas 286 escravos. Embora *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* não mostre os números de mortos para essa embarcação, suponho que 35 morreram, pois Arthur Vianna argumenta que este navio durante a travessia foi acometido pela varíola que “reinara nos porões e matara não poucos escravos; a bordo havia ainda muitos doentes”. (VIANNA, 1975: 45-47) Ainda que a embarcação tenha passado por quarentena, próximo à ilha Arapiranga, a fiscalização, sem dúvida, foi violada. A doença em pouco tempo invadiu Belém, infectando logo 13 pessoas que imediatamente foram levados para a Fazenda Pinheiro para receberem “todos socorros corporais e espirituais, que as circunstancias possam exigir” (VIANNA, 1975: 45-47).

A precária fiscalização permitia que embarcações ancorassem no porto de Belém com escravos doentes, que geralmente eram vendidos e propagavam o contágio entre a população, em particular, os povos indígenas. Sobre a venda de escravos doentes, a carta do governador do Pará, em 1759, dá conta que os escravos chegados doentes ao Porto do Pará, foram vendidos em razão da ineficaz fiscalização. “Sem embargo de chegarem no lastimoso estado, que já disse a V. Ex.^a dentro de dez dias se venderam todos; e tem morrido em poder dos compradores uma grande parte deles; ficando com gravíssimo prejuízo da despesa que fizeram, sem utilidade alguma, e com a mesma falta de operários que experimentavam” (CARREIRA, 1969: 127).

Ainda com relação as medidas para coibir a entrada da varíola na cidade, um documento datado de 1800 direcionado para o administrador d'Alfandega demonstra a preocupação das autoridades com as embarcações que entravam nos portos da região. Nela o governador argumentou “que VM ignora as providencias que tenho dado a respeito de navios d'Escravatura” pois sem as ditas providencias, as embarcações poderiam “infeccionar esta cidade [Belém] de bexigas como já sucedeu principalmente vindo aquele navio do Maranhão onde aquela peste está fazendo os seus costumados estragos”. O governador recomendou que não fizesse a descarga, “sem que primeiro me constasse pela informação dos Professores porque mandei visitar a dita escravatura o estado d'ela e porque não suceda outro engano semelhante” e reforça ao concluir a missiva, “vou de acordo de que feita a visita aos navios que entrarem n'este Porto me dava VM vir dar parte do que achar e dispuser segundo o que em todos os outros do Brasil vi praticar” (VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, 1990: 190).

O Maranhão experimentou os mesmos problemas das epidemias de varíola, desde o século XVII. Após a regularização do comércio negreiro, especialmente após a atuação da CGCGPM, com o crescimento da lavoura do algodão, o Maranhão recebeu muitos escravos africanos (BEZERRA NETO, 2001: 30-31). Nesse contexto, em que as epidemias grassaram na região maranhense com a introdução da escravatura, as autoridades adotaram alguns procedimentos a respeito da saúde dos escravos com relação ao momento do desembarque de escravos na Capitania do Maranhão (APEM, Fls 166 v-167/doc. 817/ ano. 1803). Um ofício das principais autoridades de São Luiz buscava estabelecer medidas para evitar que moléstias pudessem ser trazidas por passageiros ou tripulantes de navio, como a visita da saúde para averiguação. Toda embarcação que ancorasse no porto do Maranhão tinha que receber a visita da saúde para averiguação: se a embarcação viesse da Europa ou de algum porto da América que não carregasse escravos, dispensaria para o despacho, se a embarcação trouxesse escravos deveriam ficar em quarentena (APEM, Fls. 77 v-78 v. /doc. 4, ano 1805).

Da mesma forma que em Belém, em São Luiz, a fiscalização para controlar a propagação e evitar o contágio da varíola parece que não surtiu muito efeito. A doença continuou fazendo estragos entre a população, notavelmente nos anos que o comércio negreiro movimentou os portos amazônicos, tanto no Grão-Pará, quanto no Maranhão.

3. Considerações Finais

A varíola se propagou no Grão-Pará desde o século XVII e se intensificou no século seguinte com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que regularizou o tráfico negreiro para a região amazônica. Essa doença, ao lado de outras, acometia escravos no decorrer das viagens atlânticas. Certamente, os longos dias e as condições das embarcações no Atlântico (infectas, apertadas e imundas), precária alimentação juntamente com outros fatores contribuíam para a proliferação da doença e de inúmeros males entre os cativos.

Os navios que ancoravam no porto de Belém para deixar escravos, saídos do porto de Luanda, apresentaram um índice maior de mortes no decorrer das viagens negreiras. As embarcações vindas das regiões africanas ao fundearem no porto de Belém, nem sempre passavam por fiscalização, fato que permitia que os doentes desembarcassem e fossem vendidos, como ocorreu com a embarcação Antônio Sertório, em 1806, que chegou ao porto de Belém, depois de perder alguns escravos nas viagens vítimas de varíola. As reclamações sobre a chegada de embarcação com escravos doentes de varíola aumentaram ao longo dos anos que o comércio transatlântico de escravos se intensificou na região.

Dessa maneira, muitos escravos saídos de distintas áreas do continente africano pereceram as longas viagens atlânticas rumo ao Grão-Pará. Epidemias explodiram por toda a região e não se restringiram a cidade de Belém, alcançaram também o sertão amazônico. No entanto, não posso ainda afirmar se todos os casos de epidemias de varíola no Grão-Pará estavam relacionados com o comércio negreiro. Como mencionei na introdução deste artigo, a presente pesquisa encontra-se em andamento, outras fontes ainda serão analisadas, mas os resultados parciais aqui apresentados revelam questões importantes sobre a relação epidemias de varíola e comércio negreiro no Grão-Pará Colonial.

4. Fontes

4.1. Arquivista

- Arquivo Histórico Ultramarino

AHU, Pará, Cx. 58, D. 5203

- Arquivo Público do Estado do Maranhão

Fl. 33, doc./ 184.

Fls. 77 v-78/ doc. 4.

Fls. 166 v-167/ doc. 817.

4.2. Impressas

Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará - ABAPP

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

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.

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.

4.3. Eletrônica

The Trans-Atlantic Slave Trade Database (www.slavevoyages.org)

5- Referências Bibliográficas

ALDEN, Dauril & MILLER, Joseph. Out of Africa: The slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831. *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XVIII, nº 2 (1987), 195-244.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará / séculos XVII-XIX*. Belém: Paka-Tatu, 2001.

CURTIN, Philip D. "Epidemiology and the slave trade" In: *Political Science Quarterly*, vol. 83, nº 2 (jun. 1968), 190-216.

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.

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

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.

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.

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.

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