

R. História, São Paulo, 120, p.59-72. jan/jul. 1989.

O TRÁFICO DE CRIANÇAS ESCRAVAS PARA O BRASIL DURANTE O SÉCULO XVIII *

*Horacio Gutiérrez***

RESUMO: Estudando listas de escravos transportados do porto de Luanda entre 1734 e 1769, o autor estima em cerca de 10% a presença de crianças entre os escravos. Analisa os decretos de impostos de 1758, que discerniam as crias de pé e as crias de peito. Chega a uma média anual de 534 crianças, das quais 73% seriam crias de pé, declinando o número de crianças na segunda metade do século XVIII. O artigo também analisa as circunstâncias de capturas das crianças e o modo como eram alojadas nos navios, bem como sua taxa de mortalidade na travessia. Procura definir a importância de Luanda com relação a outros portos de Angola e comparar as porcentagens relativas de crianças nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Finalmente, compara o tráfico brasileiro com o tráfico inglês, dinamarquês e espanhol nas Antilhas, que apresentavam um número bastante superior de crianças.

UNITERMOS: Tráfico de escravos, crias de peito, crias de pé, crianças, portos de origem e de destino.

O tráfico de crianças escravas no período colonial brasileiro não teve a dimensão exorbitante verificada no comércio de escravos adultos, embora nunca tenha deixado de estar presente. Medir e qualificar esse tráfico inaudito comporta amiúde fortes dores de cabeça, visto o sub-registro constante de crianças nas remessas de escravos, pois não pagavam impostos, ou pagavam conforme a idade porcentuais menores que os adultos, o que explica

* Este trabalho originou-se de um seminário de pos-graduação dirigido pelo professor Herbert S. Klein na Universidade de São Paulo durante o primeiro semestre de 1986. Os dados utilizados neste artigo encontram-se disponíveis no *Data and Program Library Service* da Universidade de Wisconsin-Madison. Agradecemos ao Professor Klein ter colocado a nossa disposição esta lista de dados, originalmente por ele coletada no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Por outro lado, nem ele nem o DPLS devem ser responsabilizados pela análise e interpretação empreendidas. Uma versão abreviada deste texto foi apresentada no VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP realizado em Olinda em outubro de 1988.

** Universidade Estadual Paulista/Assis/SP.

seguramente o relaxamento no controle de seu cômputo por parte dos fiscais encarregados de zelar pelos tributos regios. Conquanto chocante, o comércio de menores teria ocupado um peso diminuto nos volumes registrados durante os três séculos de importação de africanos às terras da América portuguesa. As razões seriam várias: elevado custo dos transportes que tornaria onerosa demais a importação de crianças e bebês dado seu baixo preço de venda; fraca demanda nos mercados brasileiros; e inclusive já foi cogitado ter existido uma certa preocupação de parte das comunidades africanas no sentido de evitar a exportação de crianças¹. Seja como for, o fato é que os alegados baixos índices de crianças traficadas foram aparentemente uma realidade em certas épocas do comércio negreiro brasileiro, principalmente durante o século dezanove. Contudo, para períodos anteriores a essa data, a importação de crianças parece não ter sido completamente desprezível e em certos momentos pôde ter atingido mesmo níveis equivalentes a 10% do total dos negros transportados. As estatísticas, infelizmente, são falhas e esparsas, não permitindo generalizações seguras. A intenção deste texto, a partir de um estudo de caso, é mostrar que possivelmente o tráfico de crianças em períodos recuados, primeira metade do século dezoito ou anteriores, pôde ter uma relevância bem superior ao que habitualmente se imagina. E mesmo para períodos posteriores, como veremos, essa hipótese poderia vir a ser aceita se levadas em conta características particulares da documentação. Procurar-se-á, em paralelo, situar o tráfico de crianças no contexto global do comércio setecentista brasileiro, fomecendo-se indicações sobre portos de destino, tipo de embarcações utilizadas e sazonalidade do tráfico.

Os dados deste trabalho referem-se ao período que vai de 1734 a 1769 e provêm de registros de navios negreiros saídos de um único porto, Luanda, em Angola, com destino ao Brasil. Até o presente foram descobertos e analisados por historiadores vários destes registros ou listas que relacionam o número de escravos transportados pelo Atlântico, de modo que hoje é possível ter uma noção mais ou menos verossímil dos totais traficados entre 1734 e 1800². Nossas informações em particular provêm de listas guardadas no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. A virtude singular destas listas, face a outras também disponíveis, é fornecerem não apenas totais globais da

- 1 CARDOSO, Ciro F.S. Escravismo e dinâmica da população escrava nas Américas, *Estudos Econômicas*. São Paulo, v.13, n. 1, p. 48, n. 22, 1983.
- 2 Ag estatísticas publicadas por Maurício Goulart cobrem, sem lacunas, o período 1734-1800. Uma análise crítica dessas e outras estimativas foi realizada por Joseph C. Miller. Cf. GOULART, Maurício. *Escravidão Africana no Brasil: Dos Origens à Extinção do Tráfico*. São Paulo; Alfa-ômega, 1975, p. 202-209; MILLER, Joseph C., Legal portuguesa slaving from Angola: some preliminary indications of volume and direction, 1760-1830, *Revue Française d'Histoire d'Ostre-Mer*, v. 62, p. 226-227, 1975.

remessa de crianças e adultos, mas também informações detalhadas sobre a classe de navios que transportavam escravos, o número de embarcações saídas por ano, os portos de destino no Brasil, bem como a data de saída de cada tumbeiro do porto de Luanda. lamentavelmente estas listas registram dados somente para 17 anos dos 36 que conformam o intervalo temporal disponível (1734-69). O período mais prejudicado é a década de 50, que conta com uma única observação. Mesmo assim, os anos aproveitáveis parecem dispor de informações suficientemente consistentes, de molde a permitirem retirar indicações válidas. Outras listas serão utilizadas, sempre que possível, para checar os dados apresentados e preencher as lacunas.

Luanda era o principal entreposto negreiro de Angola no século dezoito, logo seguido pelo de Benguela. Em 1773, a população de Luanda compunha-se de 2.131 pessoas, das quais um contingente considerável eram militares (612 ao todo) e outra parcela expressiva constituía-se de escravos residentes (983 indivíduos)³. A remessa de nativos para o Novo Mundo devia sujeitar-se a vários dispositivos, que regulamentavam a arqueação dos navios, a ordem de saída do porto e os impostos que deviam pagar. Este último assunto, embora essencial para a coroa portuguesa, permaneceu por muito tempo confuso e exposto a pareceres que mudavam de fiscal a fiscal, em decorrência das muitas taxas em vigor e da variação que sofriam conforme a situação analisada. A confusão terminou em 1758 com a publicação de dois alvarás, um dos quais discerne a taxação de crianças escravas. O primeiro deles, de 11 de janeiro, visava revogar a preferência por antigüidade na saída dos navios negreiros de Angola. Isto significa que a partir dessa data as embarcações poderiam zarpar com destino aos portos brasileiros, assim que completassem o carregamento respectivo de escravos (o que às vezes levava meses), mesmo que o número de negros embarcados fosse inferior àquele estipulado na lei das arqueações de 1684 em vigor. A exceção ficava por conta dos navios que transportassem escravos por frete, os quais deviam continuar respeitando o regime de preferência por antigüidade, ou seja, só poderiam sair dos portos de Angola ajustando-se à ordem de seqüência pela qual haviam entrado, independentemente de algum destes navios completar a sua lotação antes de outro que ingressou mais tarde⁴. O segundo alvará data de 25 de janeiro e tenciona pôr fim à desordem reinante com relação aos direitos de saída e demais taxas que deviam pagar os negreiros em Luanda e nos outros portos de Angola. Abrigadas na falta de critérios uniformes, as fraudes e sonegações vinham sendo, ao que parece, freqüentes. Até a data do alvará as taxas em uso variavam de acordo com o porto de destino dos escravos, mas aparentemente independiam do sexo ou idade do negro resgata-

3 KLEIN, Herberts.. *The Middle Passage: Committive Studies in the Atlantic Slave Trade* Princeton; Princeton University Press, 1978. p. 41-42.

4 GOULART, Maurício, op. cit., p. 192-193.

do. A disposição de 1758 estabelece novas taxas e critérios. De agora em diante dever-se-ia pagar um imposto de 8\$700 - além de \$300 de subsídio - por cada escravo que excedesse quatro palmos de altura (um metro mais ou menos), seja homem ou mulher. Quanto às crianças, o alvará distingue duas categorias. Por um lado, as crianças que já caminhavam e que mediam até quatro palmos; denominadas *crias de pé*, teriam abatimento de 50%, isto é, deviam pagar cada uma direitos equivalentes a 4\$350 mais \$150 de subsídios. A segunda categoria contemplava as *crias de peito* que estariam "livres de todo e qualquer imposto, fazendo uma só cabeça com suas respectivas mães" ⁵. O novo sistema de tributação começara a vigorar a partir de 1760 e teve ao menos três conseqüências infelizes para os historiadores: primeiro, diminuiria o rigor do cômputo dos bebês de colo, pois seu registro era indiferente para as finalidades da tributação; segundo, reduz-se a incidência das crias de pé, talvez confundidas, intencionalmente ou não, com adultos; terceiro, as crianças de pleno direito, isto é, com mais de quatro palmos de altura, ora figurariam separadamente, ora começariam a aparecer na lista dos adultos sem possibilidade de serem identificadas.

Quantas crianças ingressaram no Brasil durante o século dezoito? Entre 1734 e 1769, segundo os registros consultados, 9.220 crianças foram transportadas desde Luanda para o Brasil, sem incluir no cômputo as crianças de pleno direito nem os anos para os quais o registro é lacunoso (ver tabela 1). Em média, 542 menores foram exportados anualmente para o Brasil, o que não deixa de ser uma cifra significativa. Se supormos que essa média é válida também para os anos para os quais não contamos com dados das décadas de 1731-1770, o total de crias de peito e de pé comercializadas nessa rota elevar-se-ia a 21.680 menores nesses quarenta anos. Desse total, 76% corresponderia a crias de pé e o restante a bebês de colo. Os números, sem dúvida, ressaltam pelo seu elevado montante absoluto. Note-se, além do mais, que correspondem apenas à rota de Luanda. O momento da importação coincide no Brasil com o auge da mineração do ouro e do diamante, para onde o afluxo de escravos africanos era constante. Para se ter uma idéia do que significaria a importação anual de 542 crianças, basta lembrar que no Serro do Frio, uma expressiva comarca mincradora da época, o senhor de maior porte contava em 1738 com 79 escravos e o total de senhores de escravos na região alcançava nesse mesmo ano a 1.744 pessoas ⁶.

Qual foi a importância relativa das crianças no conjunto de africanos importados? Sem contrapesa, os adultos representaram a maior parcela das pessoas negociadas. Frente à média de 542 crianças saídas anualmente de Luanda, a média de adultos situou-se em torno de 7.919 negros levando-se

5 Geulart, *ibidem*, p. 192-197.

6 LUNA, Francisco Vidal. *Minas Gerais: Escravos e Senhores (1718-1804)*. São Paulo; IPE, 1981. p. 201.

Tabela 1 - Tráfico mínimo^a de crianças escravas de Luanda para o Brasil, 1734-69

Anos	Crias de peito	Crias de pé	Total crianças	Total crianças + adultos ^b	% crianças	Número de embarcações c/ crianças	Total de embarcações negreiras
1734	(339)c	(1.057)c	1.396	10.109	13,8	25	25
1738	(289)c	(898)c	1.187	8.810	13,5	19	19
1740	98	311	409	8.484	4,8	22	22
1741	154	736	890	9.158	9,7	23	23
1742	135	249	384	10.249	3,7	23	24
1744	166	426	592	8.848	6,7	20	20
1747	99	1.442	1.541	9.869	15,6	25	25
1748	101	894	995	11.558	8,6	29	30
1749	99	782	881	9.776	9,0	25	25
Subtotal	1.480	6.795	8.275	86.861	9,5	211	213
\bar{x} anual	164	755	919	9.651		23	24
1758	(108)c	(31)c	139	8.856	1,6	21	24
1762	80	22	102	7.540	1,4	19	22
1763	61	17	78	4.688	1,7	14	21
1764	76	18	94	7.159	1,3	16	18
1765	200	62	262	10.431	2,5	26	27
1766	97	14	111	6.712	1,7	18	25
1767	69	8	77	6.491	1,2	19	26
1769	46	36	82	5.110	1,6	15	17
Subtotal	734	208	945	56.987	1,7	148	180
\bar{x} anual	92	26	118	7.123		19	23
Total	2.217	7.003	9.220	143.848	6,4	359	393
\bar{x} anual	130	412	542	8.462		21	23

- Notas: a. O tráfico é mínimo pois não foram consideradas as crianças que pagavam imposto completo, em virtude de sua indicação inconstante nas fontes (às vezes as discriminavam e outras eram somadas aos adultos).
- b. Os escravos adultos desta coluna referem-se apenas àqueles que integravam embarcações nas quais também estavam sendo transportadas crianças.
- c. Os registros de Luanda não diferenciavam crianças da peito e de pé para os anos 1734, 1738 e 1758, indicando unicamente o total de crianças transportadas. Os valores entre parênteses foram estimados aplicando-se às crianças de peito e de pé o percentual médio de cada tipo de criança verificado nos 4 anos seguintes aos anos calculados.

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa): Angola, caixas 16-25, 27, 29-33 e maço 9.

em conta apenas os 359 navios que transportavam crianças, ou então 8 634 adultos computando-se todas as 393 embarcações negreiras aqui estudadas,

É sabido que a economia escravista demandava especialmente africanos jovens em idade produtiva para compor, sem demora, os plantéis necessários à extração dos metais preciosos ou à produção dos artigos de exportação. No limite, o plantel ideal era aquele integrado por escravos adultos voltados integralmente ao processo produtivo e que pudessem repor para seu proprietário, no menor tempo possível, o custo inicial de sua compra e as despesas fixas de sua manutenção. Como explicar, nesse contexto, que nada menos do que 6,4% dos carregamentos de escravos tenham sido compostos de crianças, escravos improdutivos por definição, e ainda mais, que tenham encontrado demanda nos mercados brasileiros? Deixa de ser parco, assim visto, o valor de 6,4% de crianças transportadas e, pelo contrário, cobra sentido buscar uma explicação à sua presença. O percentual não só fica longe de ser irrisório, como suscita a pergunta contrária: por que *tantas* crianças no tráfico escravista? Acrescem ao fenômeno outros eventos que alimentam a questão: do total de 23 embarcações zarpadas em média anualmente de Luanda com negros escravizados, 21 navios transportavam crianças. Ou seja, praticamente todos, se lembrarmos que podia ocorrer omissão no cômputo dos menores.

Um aspecto, entretanto, parece claro da leitura dos dados da tabela 1: o peso das crianças no tráfico não foi homogêneo ao longo do período em exame. O percentual de menores exportados de Luanda decresce no decorrer do século dezoito, sendo que nas décadas anteriores a 1750 atinge cifras consideráveis: 9,5% dos carregamentos eram compostos de crianças, ao passo que nos anos situados na segunda metade do século, o percentual cai para apenas 1,7%. Com relação ao número de navios com crianças, os dados também apontam nessa direção: nos anos anteriores a 1750, do total de 213 tumbeiros registrados, 211 transportavam crianças, enquanto após essa data, a correlação é de 180 navios registrados, dos quais somente 148 com menores a bordo. Infelizmente, não é possível saber se apenas a mudança das regras tributárias anteriormente comentadas foi que quebrou a tendência, ou se há também, o que não seria improvável, outros fatores em jogo que teriam flexionado a curva para baixo. O que se constata, de qualquer forma, é uma queda violenta, ocorrida nas quatro últimas décadas do século, do número de crias de pé transportadas. Nas primeiras décadas do século dezanove, conforme dados de Klein, o afluxo de crianças cativas de todos os tipos continuaria não indo além do patamar de 2%, pelo menos dentre os carregamentos que aportaram no Rio de Janeiro⁷

Será que o tráfico de Luanda pode ser considerada um protótipo das importações de escravos do Brasil setecemista? A julgar pelo desempenho de Luanda no contexto global do comércio negreiro português na África de então, sem dúvida seu caso é inportante. As estimativas mais confiáveis e pre-

7 KLEIN. Herbert S, op. cit., p. 57-58.

cisas para o tráfico do século dezoito continuam sendo as de Maurício Goulart, aprimoradas com novas evidências de arquivo encontradas por David Birmingham, Herbert Klein e Joseph Miller no que se refere à região de Angola. De acordo com documentos divulgados por Goulart, em termos de exportação de escravos, o porto de Luanda contribuiu com 60% dos negros expedidos da região de Angola para o Brasil entre 1760 e 1800⁸. Os 40% restantes ficaram por conta de Benguela (a contribuição de Cabinda e Ambriz neste período é desconhecida, mas aparentemente não foi significativa). Por outro lado, desde os inícios do século dezoito, Angola começa progressivamente a sobrepular a outra área de relevância para o tráfico brasileiro desse momento, a Costa da Mina. De sorte que se nas primeiras décadas de 1700, 50% dos escravos remetidos ao Brasil eram comprados ou adquiridos em Angola, já no final do século a cifra havia aumentado para 75%. Conforme cálculos atualizados, o Brasil importou de Angola 1.285.900 escravos durante o século dezoito (a estimativa de Goulart é de 1,140.000), contra 605.500 da Costa da Mina⁹.

A porcentagem de crianças traficadas nas outras rotas que não Luanda, pode ser parcialmente conhecida. Segundo uma *Relação* de escravos disponível no Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro e analisada por Goulart, dos 240.520 escravos exportados pelo porto de Benguela entre 1760 e 1800, somente 446 eram crias de meio direito (crias de pé), ou seja, 0,2% do total. A referida relação é um documento que foi elaborado com vistas a apurar o pagamento dos novos impostos que decorriam do alvará de 1758. Nesse sentido, contabiliza apenas os escravos e navios passíveis de tributação¹⁰. Outra indicação fragmentária do tráfico de crianças em Benguela é fornecido por estatísticas coletadas por Klein em arquivos portugueses. Uma amostra de cinco navios carregados em Benguela em 1738 acusa a presença de 278 crianças e bebês a bordo, ou 15,5% da lotação de escravos. Porém, os dados disponíveis para algumas décadas depois revelam outros valores. Entre 1762 e 1767, registra-se a saída de 83 tumbeiros de Benguela e em conjunto as crianças perfazem 1,2% do total de escravos transportados¹¹. O padrão de Benguela, aparentemente, foi muito similar ao de Luanda. Antônio Carreira fornece ainda dados adicionais para outras rotas. A Companhia de Pernambuco e Paraíba, que teve o monopólio do tráfico para essas duas regiões entre 1759 e 1784, transportou em seus navios que aportaram em Angola 480 crias (1% do total de escravos ali comprados); por outro lado, nas embarcações zarpadas da Costa da Mina, a proporção de crias

8 Maurício Goulart, op. cit., p. 202-209.

9 KLEIN, Herbert S.. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil, *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 135, 1987, Para dados completos e detalhados sobre volumes do tráfico para o Brasil no século dezoito, consultar ademais GOULART, Maurício, op. cit.; MILLER, Joseph C. op. cit.; e KLEIN, Herbert S.. *The Middle Passage*

10 Ibidem, p. 206.

11 KLEIN, Herbert S. . *he Middle Passage*. p. 255-256.

adquiridas foi análogo (590 que perfaziam também 1% do total de negros resgatados na região). A outra grande Companhia da época, a de Grão-Pará e Maranhão, registra em seus livros o transporte de um número muitíssimo mais expressivo de menores: 19,6% dos totais enviados ao Brasil entre 1756 e 1788. Convém salientar, no entanto, que esta cifra contempla crias de peito (pouquíssimas) e principalmente adolescentes ("rapaz", "moleque", "rapariga" etc), que quiçás, nas listas anteriormente vistas, foram incluídos entre os adultos¹². Aliás, esta ambigüidade (ou omissão) na especificação das crias de peito e das crias de pé e de pleno direito nos registros posteriores a 1760, parece acenar para algo substancial na explicação do declínio do tráfico de crianças. Uma análise mais fina deveria dispor, entretanto, de outros elementos como, por exemplo, parâmetros de preços de crianças ao longo dos séculos dezoito e dezenove. De qualquer maneira, é sugestiva a seguinte informação: em 1799 um almanaque do Rio de Janeiro atribuiu à capital da colônia uma população escrava de 14.986 pessoas, das quais 3.181, ou seja 21,2%, eram crianças com até sete anos de idade, incluindo-se no cômputo os recém-nascidos¹³. A essa altura, como sabido, o Rio de Janeiro já se tinha tornado o principal porto brasileiro de importação de africanos.

Tabela 2 - Número de crianças nas embarcações, 1734-69

Tamanho dos lotes de crianças	Embarcações		Crianças		Nº médio de crianças por embarcação
	nº	%	nº	%	
1-10	152	41,9	746	7,9	5
11-20	72	19,8	1.057	11,2	15
21-40	48	13,2	1.371	14,5	29
41-60	42	11,6	2.053	21,7	49
61-100	39	10,7	2.939	31,1	75
101-182	10	2,8	1.285	13,5	129
Total	363	100,0	9.451	100,0	26

Observação: Além das crias de peito e de pé computaram-se nesta tabela também as crianças de pleno direito (que pagavam imposto completo) e que aparecem relacionadas nas fontes unicamente para algumas embarcações nos anos 1762-67. De fato, trata-se de 231 crianças que figuram no registro de 31 embarcações, quatro das quais não transportavam crias de peito nem de pé, mas apenas crianças de pleno direito e adultos. Isto explica a leve discrepância nos totais desta tabela em relação à tabela 1. Esta observação é válida também para a tabela 4.

Ponte: Idem, tabela 1.

- 12 CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas*. Lisboa; Presença, 1983. p. 90 e 248.
- 13 NUNES, Antonio Duarte, Almanac histórico tia cidade de S, Sebastião do Rio de Janeiro, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, v.21,n. 176,1858.

Como e em que condições eram transportadas as crianças africanas para o Brasil? Em Luanda, as embarcações que traficavam com menores possuíam as mais variadas arcações e variava também o número de crianças lançadas a bordo. O número mais comum era transportar entre uma e dez crias (ver tabela 2), Nesta categoria estavam 41,9% dos tumbeiros da amostra analisada neste trabalho. Quase um terço dos menores que chegaram ao Brasil, contudo, viajara em navios que transportaram entre 61 e 100 crianças simultaneamente. Houve tumbeiros, inclusive, que numa única viagem embarcaram 150 ou 180 meninos e meninas de sorte que estes chegaram a representar mais de 20% do total de escravos a bordo (ver tabela 3). Estes casos são constatados apenas durante a primeira metade do século dezoito.

Tabela 3 – Os 10 maiores tumbeiros de crianças no período 1734 a 1769

Tipo de embarcação	Ano da viagem	Porto de destino	Nº crianças transportadas			Total crianças + adultos	%
			Criás de peito	Criás de pé	Total		
Navio	1734	Rio de Janeiro	s.i.	s.i.	182	694	26,2
Navio	1734	Pernambuco	s.i.	s.i.	117	526	22,2
Corsário	1738	Rio de Janeiro	s.i.	s.i.	112	778	14,4
Galera	1741	Rio de Janeiro	9	127	136	529	25,7
Galera	1741	Rio de Janeiro	12	115	127	559	22,7
Penque	1747	Rio de Janeiro	0	113	113	484	23,3
Galera	1747	Bahia	12	108	120	500	24,0
Penque	1747	Rio de Janeiro	3	105	108	510	21,2
Galera	1749	Bahia	11	140	151	741	20,4
Corveta	1749	Santos	9	110	119	593	20,1

s.i. = sem informação.

Fonte: Idem, tabela 1.

A captura dos menores e dos adultos em Angola podia ocorrer de diversos modos;. Numa *Memória* escrita e apresentada à Real Academia de Ciências de Lisboa em 1793, Luiz Antônio de Oliveira Mendes critica acerbamente a maneira cruel pela qual seus compatriotas se compraziam em capturar negros na África. Nas sociedades locais existiam algumas formas aceitas

de escravidão advindas por adultério ou roubo e que os nativos praticavam desde tempos remotos. As formas ilegais e condenáveis consistiam na captura pela força, recorrendo a calúnias ou por aleivosia¹⁴. Organizavam-se investidas que cobriam raios de até cem léguas dos portos de embarque e nas quais eram aprisionados homens, mulheres e crianças. Reduzidos, os negros deviam percorrer vastas regiões interioranas para chegar ao litoral; outros aportavam por mar capturados em pontos costeiros adjacentes. Os *fundidores*, diz Oliveira Mendes, procediam então a permutarem escravos por tabaco, missangas, pólvora, fazendas ou instrumentos de ferro com os quais mantinham atados os prisioneiros. O *libambo*, uma sólida corrente de ferro, prendia pela mão direita várias dezenas de escravos simultaneamente. As mulheres eram presas a libambos diferentes da dos homens, enquanto as crianças ficavam soltas perto de suas mães¹⁵. Normalmente nos portos de embarque procedia-se ao batismo católico dos escravos e à marcação com ferro quente daqueles que, para sua infelicidade, já possuíam dono no Brasil por terem sido encomendados. A bordo dos navios, homens e mulheres ocupavam compartimentos diferentes, sendo que os menores e as grávidas ficavam alojados, geralmente, num pavimento exclusivo¹⁶. Walsh, no início do século dezenove, observou um navio português recém capturado pela marinha inglesa e relata que os homens ficavam comprimidos num compartimento junto com as crianças de sexo masculino. Às mulheres reservava-se-lhes cubículos aparte em companhia das grávidas e das meninas¹⁷.

Muitos cronistas ficaram particularmente impressionados com a superlotação dos navios. A lei das arqueações de 1684 regulamentou este aspecto estabelecendo limites à lotação permitida. A lei mandava regular também as quantidades mínimas de água e comida que os navios deviam providenciar antes de sua partida. Aparentemente os abusos diminuíram no correr do século dezoito e nem sempre a superlotação se verificava. Pesquisa de Klein mostra que entre 1762 e 1765 os navios que saíram de Luanda zarparam, em média, com 95% da capacidade legal permitida. Era mais freqüente os navios pequenos navegarem mais lotados do que os de maior tonelagem¹⁸. A questão da superlotação tem sido apontada repetidamente na historiografia como uma das causas importantes da alta mortalidade na travessia do Atlântico. Ela teria sido estimulada pela ânsia desenfreada de lucro por parte dos

14 MENDES, Luiz Antônio de Oliveira, *Memória a Respeito dos Escravos e Tráfico da Escravatura entre a Costa d África e o Brasil*. Porto; Escorpião, 1977. p. 39-

15 Ibidem, p. 43-47.

16 SALVADOR, José Gonçalves. *Os Magnatas do Tráfico Negroiro: Séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Pioneira/Edusp, 1981. p.96-101.

17 WALSH, Robert. *Notícias do Brasil (1828-1829)*. São Paulo- Itatiaia/Edusp 1985, vol. II.p. 212-217.

18 KLEIN, Herbert S., *The Middle Passage*, p. 30.

capitães das embarcações. Contudo, correlações feitas entre o número de escravos embarcados nos navios e a taxa de mortalidade a bordo não confirmam essa hipótese. Além do mais, a superlotação, como regra, não teria existido. A mortalidade relacionava-se mais com outros fatores, como o tempo de duração da viagem marítima entre o porto de saída do navio na África e o de chegada no Brasil. Ou então a estação do ano escolhida para iniciar a travessia. Uma amostra de navios aportados no Rio de Janeiro entre 1795 e 1811 revela que a mortalidade a bordo dos escravos oriundos de Luanda era de 103 para cada mil embarcados (ou 10,3%), ao passo que os que provinham de Moçambique morriam numa proporção de 234 por mil (23,4%). O tempo médio da viagem de Luanda até o Rio de Janeiro era de 34 dias; já de Moçambique a travessia prolongava-se por um tempo médio de 64 dias consecutivos¹⁹. Não havia uma diferença nítida entre taxas de mortalidade adulta e infantil, mas aparentemente as crianças tinham uma maior resistência durante as viagens²⁰.

Comentaremos brevemente, para finalizar, os portos de destino no Brasil das crianças escravas exportadas de Luanda. O padrão detectado acompa-

Tabela 4 - Portos de destino das crianças escravas, 1734-69

Portos brasileiros	Nº crianças	%	Número de embarcações com crianças	Total de embarcações negreiras
<i>Portos do Leste</i>	9.065	95,9	349	379
Rio de Janeiro	5.108	54,0	193	206
Bahia	2.780	29,4	93	95
Pernambuco	1.177	12,5	63	78
<i>Portos do Sul</i>	324	3,4	5	5
Colônia do Sacramento	205	2,2	4	4
Santos	119	1,2	1	1
<i>Portos do Norte</i>	62	0,7	9	9
Maranhão	36	0,4	5	5
Pará	26	0,3	4	4
Total	9.451	100,0	363	393

Fonte: Idem tabela 1.

19 Esses tempos médios de viagem foram calculados a partir de uma amostra de navios aportados no Rio de Janeiro entre 1825-30. A mortalidade a bordo parece ter diminuído nestes anos: a média dos escravos vindos de Luanda caiu para 71 por mil enquanto os de Moçambique registraram o índice de 145 por mil. Cf. KLEIN, Herbert S. . *The Middle Passages* p. 73-94.

20 Ibidem, p. 37 e 51-94.

nha, evidentemente, aquele verificado no tráfico de adultos, ao qual estava vinculado. O principal porto de desembarque foi o Rio de Janeiro (ver tabela 4). Do total de 9.451 crianças registradas na amostra de 1734-69, 54% tiveram como ponto final da travessia atlântica o porto do Rio. Em segundo e terceiro lugares ficaram colocados os outros dois principais escoadouros de escravos, Bahia e Pernambuco, com participações de 29,4 e 12,5% respectivamente. Outros portos, do sul ou norte do país, revelam expressividade fraca. As saídas de embarcações de Luanda ocorriam com maior frequência nos meses de inverno e primavera (julho a dezembro), mas não há um pico definido e nos restantes meses do ano igualmente o trânsito de navios negreiros era intenso. Os mercados de escravos nos portos brasileiros operavam o ano corrido recebendo e acondicionando, como podiam, os adultos e crianças que chegavam. O espectáculo medonho dos mercados escravistas foi descrito periodicamente por viajantes, sobretudo as vicissitudes que envolviam os mais famosos, como o de Valongo, no Rio de Janeiro. Os observadores ficavam estarecidos.²⁵

As características do tráfico de crianças escravas que apresentamos não são exclusivas do tráfico português. Encontram paralelos - e diferenças - com as outras grandes rotas que cruzavam o Atlântico em direção ao Novo Mundo. Mas evitamos fazer comparações porque a base documental a este respeito é altamente traiçoeira. A imprecisão e profusão de termos para designar os bebês, crianças e adolescentes nas distintas áreas americanas, praticamente distorce de partida qualquer tentativa de comparação minimamente satisfatória. A complicação surge já na definição do que fosse uma criança, conceito que não necessariamente era igual na África, no Caribe ou no Brasil, sem contar que não existiam entre os africanos atestados de nascimento, ou coisa parecida, que permitam aos historiadores comparar, rigorosamente, grupos de pessoas de uma mesma faixa etária. Os dados disponíveis, de qualquer maneira, são interessantes como referencial. Assim, por exemplo, a partir de uma amostra de navios negreiros que operaram no Caribe inglês entre 1791-98, pode constatar-se que o percentual de crianças ("children" sem maiores especificações) alcançara a 14% do total de escravos trazidos da região de Congo-Angola. Por outro lado, nas embarcações destinadas ao Caribe dinamarquês esse índice aumentava para 17,9% (amostra de 49 navios que navegaram entre 1777 e 1789), ao passo que no Caribe holandês chegava a 21,7% (amostra para o período 1730-1795). O caso mais

21 CONRAD, Robert E. sumariza esses relatos de viajantes em livro recente. Ver sua obra *Tumbeiros: O Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 57-63.

notável é Cuba que registra para as décadas de 1790-1820 uma porcentagem de crianças nos carregamentos de escravos que atinge 43% do total. Mas neste caso é possível saber que na contagem foram incluídos *muleques e malecones* de entre 7 e 17 anos²². Face a estes índices, evidentemente o tráfico brasileiro de crianças revela-se atípico. Novamente, então, faz-se necessário ponderar a Fidelidade de registro das fontes portuguesas, além de sublinhar o terreno escorregadio em que se assenta este tipo de documentação.

ABSTRACT: The author analyses lists of slaves imported from Luanda between 1734 and 1769, estimating the presence of 10% of children in the slave traffic to Brazil. Perusing tax decrees of 1758, notices that different amounts of taxes were payed by "crias de pé" and children still in their mothers lap. The author establishes an annual rate of 534 children, that declined after the middle of the 18th century. The article also describes the manner they were captured in the African coast, their lodgement on board the slave ships, their rate of mortality; compares Luanda to other Angolan and Brazilian ports. Finally, the author compares the brazilian trade in slave children to the higher numbers registered for the British, Dutch and Spanish trade in the Caribbean region.

UNITERMS: Slave trade, slave children, origin and destination ports.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARDOSO, Ciro Flamarion S.

1983 "Escravidão e dinâmica da população escrava nas Américas", *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 13, n. 1, p. 41-53.

CARREIRA, Antônio

1983 *As Companhias Pombalinas*. Lisboa: Presença, 2º ed. revista.

CONRAD, Robert E.

1985 *Tumbeiros: O Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense.

GOULART, Maurício

1975 *Escravidão Africana no Brasil: Das Origens à Extinção do Tráfico*. 3- ed. revista. São Paulo: Alfa-ômega,.

22 KLEIN, Herbert S. . African women in the Atlantic Slave Trade , in C.C. Robertson e M.A. Klein (org.). *Women and Slavery in Africa*. Madison; The University of Wisconsin Press, 1983.

GUTIÉRREZ, Horacio. O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII.

KLEIN, Herbert S.

1978 *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton: Princeton University Press.

1983 African women in the Atlantic Slave Trade , in C.C. Robertson e M.A. Klein (org.), *Women and Slavery in Africa*, Madison: The University of Wisconsin Press, p. 29-38.

1987 "A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil", *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 129-49.

LUNA, Francisco Vidal

1981 *Minas Gerais: Escravos e Senhores (1718-1804)*. São Paulo: IPE.

MENDES, Luiz Antônio de Oliveira

1977 *Memória a Respeito dos Escravos e Tráfico da Escravatura entre a Costa d África e o Brasil*. Porto; Escorpião.

MILLER, Joseph C.

1975 Legal Portuguese slaving from Angola: some preliminary indications of volume and direction, 1760-1830 , *Revue Française d'Histoire d' Outre-Mer*, v. 62, n. 226-227, p. 135-76.

NUNES, Antonio Duarte

1858 Almanach histórico da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro , *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, tomo 21, p. 5-176.

SALVADOR, José Gonçalves

1981 *Os Magnatas do Tráfico Negreiro: Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Pioneira/Edusp.

WALSH, Robert

1985 *Notícias do Brasil (1828-1829)*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 2 volumes.