



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.756

NEGRINHOS NO TOMBADILHO: A TRAFICÂNCIA DE CRIANÇAS ESCRAVAS NOS NAVIOS NEGREIROS NOS SECULOS XVIII - XIX

Robson Roberto da Silva
Doutorando em História.

Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho (UNESP).

Faculdade de Ciências e Letras de Assis – SP.

Mestre em História Social.

Universidade Estadual de Londrina – PR (UEL).

Resumo: Esse artigo acadêmico tem por objetivo analisar a efetiva presença de crianças negras no processo de traficância de escravos entre a costa africana e a colônia do Brasil entre os séculos XVIII e XIX. A Historiografia Tradicional confirmava que o número de crianças traficadas era ínfimo; devido principalmente à necessidade de homens formados para o trabalho nas plantações monocultoras e na mineração, as crianças eram preteridas pelos senhores de escravos. Porém, novos estudos historiográficos e antropológicos de pesquisadores norte-americanos e brasileiros revelam que mesmo em número inferior, as crianças tiveram participação marcante nas etapas do tráfico negreiro: captura, embarque, travessia e venda no mercado. Primeiramente será analisado o funcionamento sócio-cultural da escravidão na África antes da chegada dos portugueses e como o comércio de escravos já era praticado no continente africano; mas com características diferentes, pois era de ordem patriarcal, com assimilação dos cativos a família senhorial. Em seguida será descrito o embarque das crianças negras e as péssimas condições durante a travessia rumo à costa das Américas, especialmente para os portos brasileiros. Essas crianças, conhecidas como crias, ficavam enfileiradas em um setor separado dos adultos, perto do tombadilho e lhes era permitido andarem pelo convés; entretanto, sua situação não era menos degradante, comiam mal e muitas morriam pelo caminho devido às doenças nos navios negreiros. E por fim, será descrito as condições deploráveis das crianças escravas que chegavam aos portos brasileiros. As poucas sobreviventes eram separadas de suas famílias e vendidas nas casas comerciais para os senhores de escravos.

Palavras chaves: crianças escravas, tráficos de escravos, navios negreiros.

Financiamento: CNPq – CAPES.

Na imensidão das águas do Oceano Atlântico durante os séculos XVIII e XIX navios negreiros transportavam forçadamente crianças escravas, elas tiveram uma importante participação no funcionamento do tráfico negreiro entre a costa africana e a colônia do Brasil, para servirem de mão-de-obra escrava no Novo Mundo. Mas seu

número, em comparação aos adultos escravos era muito inferior, mas nem por isso desprezível. “Contudo, (...), 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.”¹ Isso se devia principalmente ao caráter do sistema escravista no Brasil, que privilegiava o trabalho dos adultos negros (auge da força física) nas plantações e na mineração, Segundo o historiador marxista Jacob Gorender, os senhores de escravos não se interessavam pela aquisição das crianças negras, pois seria onerosa sua criação:

No regime escravista a criação dos filhos das escravas constitui um ônus para o senhor, E ele quem fornece os meios — alimentos, vestuário, habitação, etc. — para que os filhos das escravas se desenvolvam em idade adulta. Cada filho de escrava representa, por conseguinte, um acréscimo de despesa de resultados aleatórios. É certo que se tudo corresse favoravelmente, ao fim de 16 anos disporia o plantador de um escravo novo, apto para o trabalho em sua plenitude.²

Apesar do pouco interesse dos senhores, as crianças negras não deixaram de serem capturadas, separadas de suas famílias e levadas à força para os navios negreiros em direção as Américas. Durante décadas, a historiografia tradicional tem abordado o fenômeno da escravidão na África como se essa sociedade fosse primitiva e vitimada pela cobiça e cupidez dos europeus, introduzindo a escravidão para aquelas terras. Na verdade, estudos recentes de antropólogos e historiadores norte-americanos e brasileiros demonstram que a escravidão já existia na sociedade africana muito antes da chegada dos europeus no século XV. “Na verdade, a escravidão estava enraizada em estruturas legais e institucionais arraigadas das sociedades africanas, e sua operacionalização diferia muito do modo pelo qual subsistia nas sociedades européias.”³ Para o historiador norte-americano John K. Thornton, a escravidão era parte integrante das instituições e da cultura africana:

Pode-se, portanto, concluir que o comércio atlântico de escravos e a participação da África tinham sólidas origens nas sociedades e sistemas legais africanos. A instituição da escravatura era disseminada na África e aceita em todas as regiões exportadoras, e a captura, a compra, o transporte e a venda de escravos eram circunstâncias normais na sociedade africana. A organização social preexistente foi, assim, muito mais responsável do que qualquer força externa para o comércio atlântico de escravos.⁴

¹ **GUTIÉRREZ**, Horacio. **O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII**. Revista de História, São Paulo, n. 120, 1989, p. 60.

² **GORENDER**. Jacob. **O escravismo colonial**, São Paulo. Perseu Abramo, 2010, p.321.

³ **THORNTON**, John K. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico**, 1400 – 1800. Tradução de Marisa Rocha Maia. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p. 125.

⁴ Idem: p. 152

É importante salientar que a escravidão praticada pelas várias comunidades africanas desde a Antiguidade eram totalmente distintas daquelas que existiram na civilização greco-romana e ao escravismo importado pelos europeus no século XV. “Tem-se qualificado essas formas de escravidão de benévolas ou brandas, (...), quando comparadas aos sistemas escravocratas de Roma, Coréia, Jamaica, sul dos Estados Unidos ou Brasil.”⁵ Os cativos, em sua maioria, prisioneiros de guerras tribais, eram assimilados ao sistema social e familiar de seus senhores, como serviçais, criados ou eunucos. Diferentemente do tráfico negreiro, eles não poderiam ser vendidos e separados de suas famílias. “Mas o cativo integra-se na família e não pode ser vendido. É uma escravidão quase patriarcal, que exclui o tráfico. (...), os filhos de escravos nascem livres e fazem parte da família do senhor.”⁶ Segundo as considerações do antropólogo Alberto da Costa e Silva:

Muito pouco se sabe sobre as várias formas e roupagens com que se apresentava a escravidão, no contexto de diferentes estruturas sociais, na África de 1500. A instituição tinha uma longa história no continente, uma história que se alongaria até o século XX, pois só foi abolida na Serra Leoa em 1928, na Etiópia em 1942, e na Arábia Saudita em 1962. (...) os tipos de escravidão que tinham por principais objetivos aumentar o número de dependentes de cada linhagem e favorecer a fome de honra, prestígio e poder dos chefes de família, em sociedades de competição extremamente aberta, por nelas não se terem ainda cristalizado classes e grupos de status. Nesses sistemas, o escravo vivia, em geral, com a família do dono e labutava ao seu lado, cumprindo as mesmas tarefas, e ao lado dos filhos, das mulheres, das filhas e das noras do senhor, pois, sendo escravo, nele não se distinguia o sexo na divisão do trabalho. Seu destino era corrigir a escassez de mão de obra e ampliar o número de dependentes de seu amo. Era estimulado a ter filhos. Estes, fossem de casais escravos ou oriundos do matrimônio ou da concubinação entre homem livre e mulher cativa, pertenciam ao senhor, mas, tal qual uma pessoa escravizada em criança, quase nunca eram vendidos. Seus rebentos ou netos ou bisnetos acabavam por ser assimilados à linhagem do dono, perdendo, assim, (...), a condição servil.⁷

Portanto, a presença de escravos no sistema sócio-cultural das civilizações africanas era uma prática arraigada desde tempos antigos. Não se fazia distinção entre homens, mulheres e criança para o cativo, aliás, ao contrário do que ocorria no tráfico atlântico, mulheres e crianças eram mais valorizadas na sua comercialização com escravas na Rota Subsaariana, dominada por séculos pelos mercadores mulçumanos. “As mulheres e crianças eram preferidas em maior número do que os homens. Tinham também mais probabilidades de serem

⁵ **SILVA**, Alberto da Costa e. **A enxada e a lança**: A África antes dos portugueses. 5ª edição revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2011, p. 705.

⁶ **MATTOSO**, Kátia Queiroz. **Ser escravo no Brasil**. Tradução de Jaime Amado. 2ª reimpressão da 3ª Edição. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 25.

⁷ **SILVA**: 2011, p. 704 – 705

incorporadas à sociedade muçulmana.”⁸ Segundo o historiador norte-americano Paul E. Lovejoy sobre as mulheres e crianças comercializadas na Rota Subsaariana:

A distribuição etária e sexual da população escrava exportada também era uma variável importante no tráfico, e essas proporções eram diferentes no comércio islâmico e transatlântico. No tráfico através do Saara, do mar Vermelho e do oceano Índico, havia uma proporção muito maior de mulheres e crianças, enquanto no comércio transatlântico, havia mais homens do que mulheres. (...). Nas zonas que abasteciam o comércio islâmico, onde havia uma forte preferência por mulheres e crianças, a estrutura do mercado refletia claramente um diferencial de preços baseado em idade e sexo. Os escravos do sexo masculino, a não ser que fossem castrados, eram geralmente mais baratos. A competição entre mercado interno e externo por mulheres e crianças elevava os preços a níveis muitas vezes chegavam ao dobro do valor dos homens. Essa situação de mercado teve dois efeitos profundos no desenvolvimento da escravidão na economia interna da África. Em primeiro lugar, a depreciação dos cativos de sexo masculino fez do trabalho desses escravos um investimento atraente para a produção. Em segundo lugar, a drenagem da população atingia mais severamente as áreas de fronteira. A retirada das mulheres e crianças tinha um impacto profundo nas sociedades de pequena escala, pois limitava a capacidade de se manter demograficamente.⁹

Assim, segundo Lovejoy, as mulheres e crianças capturadas nas savanas africanas e comercializadas pelos mercadores muçulmanos eram adquiridas para serem serviçais das famílias senhoriais. Não era rara a situação em que os senhores tivessem relações de concubinato com as suas escravas e seus filhos tornavam-se livres, ao contrário do que ocorria no Brasil, pois o filho herdava a condição de escravo no ventre da mãe. “Um dos aspectos da escravidão na savana muçumana era a assimilação das mulheres através do concubinato e do casamento e a emancipação automática dos filhos (...), se o senhor reconhece a paternidade.”¹⁰ Essa lógica patriarcal da escravidão africana foi destruída com a vinda dos europeus no século XV, introduzindo na sociedade o Mercantilismo que modificou as antigas estruturas culturais da escravidão. Segundo a historiadora Kátia Queiroz Mattoso:

A intervenção europeia dos séculos XV e XVI, sob a forma quase exclusiva do tráfico, não deixará de influenciar fortemente a evolução social dos países nos quais esse aparelho estatal está verdadeiramente desenvolvido. O estado tem a seu cargo o recebimento dos tributos e a repartição das rendas. A atração do lucro vai, pois, orientar a maioria deles para a captura e venda de escravos. Captura que requer exércitos poderosos equipados com armamento moderno. Então a guerra e a caçada ao homem tornam-se a indústria mais lucrativa, o que explica figurar a instabilidade política como o traço dominante dessas regiões a partir do século XVII.¹¹

⁸ LOVEJOY, Paul E. **A escravidão na África**: Uma história de suas transformações. Tradução de Regina A. R. F. Bhering e Luiz Guilherme B. Chaves. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 48.

⁹ LOVEJOY: 2002, p. 111 – 112.

¹⁰ Idem: p. 318

¹¹ MATTOSO: 2003, p. 26.

Assim, os escravos sistematicamente foram perdendo as condições sociais e culturais para serem assimilados as famílias senhoriais, podendo ser vendidos, alugados e trocado como meras mercadorias para satisfação das necessidades seus donos. Na definição clássica do filósofo alemão Karl Marx sobre a mercadoria:

A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie. A natureza dessas necessidades, se elas se originam do estômago ou da fantasia, não altera nada na coisa. Aqui também não se trata de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se imediatamente, como meio de subsistência, isto é, objeto de consumo, ou se indiretamente, como meio de produção. Cada coisa útil, (...), deve ser encarada sob duplo ponto de vista, segundo qualidade e quantidade. Cada uma dessas coisas é um todo de muitas propriedades e pode, portanto, ser útil, sob diversos aspectos. Descobrir esses diversos aspectos e, portanto, os múltiplos modos de usar as coisas é um ato histórico. (...). A utilidade de uma coisa faz dela um *valor de uso*.¹²

Com a implantação do Mercantilismo europeu no continente africano no século XV, o tráfico negreiro criou novos mecanismo de captura, comercialização e transportes, tornando-se atividade mais lucrativa da época, enriquecendo os traficantes de escravos. “Parece-nos, pois, que esses traficantes constituíram o grupo de negreiros melhor beneficiados.”¹³ A captura ficava ao cargo dos caçadores de escravos (*pumbeiros*), buscavam cativos principalmente no interior do continente, não poupando nem mulheres e crianças. Segundo o historiador Manolo Florentino:

Após semanas ou meses deslocando-se pelas savanas e florestas, as centenas de pequenos traficantes angolanos (*pumbeiros*, *aviados*, *funantes* ou *sertanejos*) e seus carregadores, de posse das mercadorias européias e americanas, se defrontavam com o monopólio de cativos exercidos pelas autoridades interioranas. Estas, por sua vez, não estocavam escravos, o que lhes permitia evitar gastos com a manutenção. Esperava-se pela chegada dos sertanejos para se acordar um determinado número de peças em trocas de mercadorias (...), e só então enviavam agentes na busca de escravos nas zonas fronteiriças. Transferindo para a responsabilidade dos sertanejos, que deveriam mantê-los, pelo menos em parte, ou grupos de cativos (...) iam crescendo até atingir o número requerido pelos mercadores dos portos angolanos. Meses se passavam até que, de posse da mercadoria viva, os sertanejos retornassem as cidades costeiras.¹⁴

Nesse poema escrito por Castro Alves em 1869, descreve a angustiante caminhada das mulheres e crianças cativas até chegarem às cidades litorâneas:

¹² **MARX**, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. Vol. 1. Apresentação de Jacob Gorender. Coordenação e revisão de Paul Singer. Tradução de Regis Barbosa e Flavio R. Kothe. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. (Os Economistas), p. 165 – 166.

¹³ **SALVADOR**, José Gonçalves. **Os magnatas do tráfico negreiro**: século XVI e XVII. 1ª Edição. São Paulo: Pioneira, Editora da Universidade de São Paulo 1981. (Biblioteca Pioneira de Estudos Brasileiros), p. 161.

¹⁴ **FLORENTINO**, Manolo. **Em Costas negras**. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 109.

São mulheres desgraçadas, / Como Agar o foi também, / Que sedentas, alquebradas,
/ De longe, bem longe vêm. / Trazendo com tíbios passos, / Filhos e algemas nos
braços, / N'alma — lagrimas e fel. / Como Agar sofrendo tanto, / Que nem o leito de
pranto / Tem que dar para Ismael.¹⁵

Nas cidades de Luanda e Benguela, importantes centros portuários da costa africana, os cativos eram imediatamente negociados pelos caçadores com os traficantes, mulheres e crianças tinham menor valorização nesse mercado. “Os preços variavam bastante com base na idade, sexo e saúde de cada escravo. As mulheres eram em media 20 por cento mais baratas do que os homens e as criança eram até mesmo mais baratas.”¹⁶ O comércio negroiro era a principal atividade econômica da costa africana, que engendrava todos os níveis da sociedade, não era raro ver cenas dos pais venderem seus próprios filhos para o mercado de escravos. “Viu-se no congo um pai trocar seus filhos por um traje velho de teatro, de cor viva e cheio de bordados.”¹⁷ O escravos vendidos para os traficantes eram imediatamente embarcados nos navio negroiros ancorados nos portos, alojado nos porões. Aqui entra outra discussão historiográfica bastante polemica: as condições de viagem desde escravos nos navios negroiros. A historiografia tradicional, baseada nos viajantes estrangeiros dizia que os negros eram amontoados nos porões, sem organização, onde homens, mulheres e crianças conviviam num espaço exíguo em promiscuidade. As novas pesquisas historiográficas vêm desconstruindo a imagem de desorganização e promiscuidade nos porões. O historiador José Gonçalves Salvador descreve a organização dos escravos e as provisões nos navios negroiros:

De meados do século XVII em diante os grandes veleiro da época passaram a alojar homens, mulheres e crianças em distintos patamares. Assim na secção inferior do navio, ficavam os moleques, os rapazes e os machos adultos; no repartimento intermediário, as mulheres e no superior, em divisões apartadas, as grávidas e as crianças menores. Os espaços restantes, anexos aos costados da proa e da popa, eram reservados exclusivamente para as sentinas e para as utilidades, respectivamente. Guardas, em todos os casos, vigiavam durante a noite, impondo a disciplina. Sabe-se, igualmente, que os cativos viajavam assentados em filas paralelas, de uma à outra extremidade de cada cobertura. Ao se deitarem para dormir, curvavam-se para trás, depondo a cabeça sobre o colo dos que o seguiam

¹⁵ ALVES, Antonio de Castro. **O navio negroiro: tragédia no mar**. In: **Os escravos** (Obras completas de Castro Alves). Segundo volume. Rio de Janeiro. Livraria Francisco Alves, 1921. (Biblioteca Virtual Brasileira Guita e José Mindlin: Universidade de São Paulo – USP), p. 98.

¹⁶ KLEIN, Herbert S. **O trafico de escravos no Atlântico**: Novas abordagens para as Américas. Tradução e revisão de Francisco A. Moura Duarte. Ribeirão Preto: FUNPEC Editora, 2004, p. 108.

¹⁷ DEBRET, Jean-Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Tradução e notas de Sérgio Milliet. Nota biográfica de Rubens Borba de Moraes. Vol. II. 6ª Edição. São Paulo: Editora Martins; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1975, p. 184.

imediatamente. É a isso, portanto, que certos missivistas aludem ao afirmarem que os negros navegavam amontoados uns por cima dos outros.¹⁸

Segundo o historiador norte-americano Robert Conrad apesar dessa organização por sexo e idade no interior dos navios negreiros, o espaço físico para acomodar cada cativo era mínimo e as condições internas eram insalubres:

Ele ficou especialmente impressionado com a capacidade de tantos escravos subsistirem amontoados e apertados... Em celas baixas, de 90 centímetros de altura, a maior parte delas... sem ar nem luz. O espaço entre o convés era dividido em compartimento de 90 centímetros, 70 centímetros de altura. Em um desses, medindo cinco metros por cinco metros e meio, estavam apinhadas mulheres e meninas, muitas grávidas. No segundo, de doze metros por seis metros e meio, estavam homens e meninos. O calor nesses lugares horrendos era tão grande, escreveu ele, e o odor tão desagradável, que era praticamente impossível adestrá-los, mesmo que houvesse espaço.¹⁹

As condições higiênicas deploráveis dos escravos nos porões se deviam à cobiça dos traficantes que extrapolavam a quantidade de cativos dentro dos navios, causando uma grande mortalidade, especialmente das crianças. “Devido às taxas de mortalidade diferentes para crianças e adultos, (...), quanto maior a proporção de crianças enviadas, maior era a mortalidade geral.”²⁰ Para eles, quanto mais negros embarcados, maior o lucro. Segundo a observação do pintor Jean Baptiste Debret:

Em 1816, a cupidez dos traficantes fazia embarcarem cerca de 1500 negros a bordo de um pequeno navio. Por isso, poucos dias depois da partida, a falta de ar, a tristeza, a insuficiência de uma alimentação sadia, provocavam febres e disenterias; um contágio maligno dizimava diariamente essas infelizes vítimas, acorrentadas no fundo do porão, arquejantes de sede e respirando um ar pervertido pelas dejeções infectas que emporcalhavam mortos e vivos; e o navio negreiro que embarcava 1500 escravos na costa da África, após uma travessia de dois meses desembarcava 300 a 400 indivíduos, escapados dessa horrível mortandade.²¹

Segundo a definição do historiador Clovis Moura, as crianças escravas embarcadas eram divididas em duas categorias: as crias de pé e as crias de peito:

Crias de pé. Crianças africanas embarcadas para o Brasil e que se diferenciavam das “crias de peito”. (...), os critérios para definição de “crias” foram se reformulados ao longo da História. Até 1738, os impostos oficiais existentes em Luanda agrupavam todas as crianças sob uma única categoria: crias. A partir desse mesmo ano, estabeleceu-se a distinção entre “de pé” e “de peito”. Após 1760, a categoria “crias de pé” foi subdividida em “meio direito” (50% da taxação de impostos) e aquelas isentas de impostos, isto é, de peito e de colo e crianças maiores que já andam. Num decreto

¹⁸ SALVADOR: 1981, p.96 – 97.

¹⁹ CONRAD, Robert. **Tumbeiros**. O Tráfico de Escravos para o Brasil. Tradução de Elvira Sarapicos. São Paulo: ed. Brasiliense, 1985, p. 56.

²⁰ KLEIN: 2004, p. 142.

²¹ DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Tradução e notas de Sérgio Milliet. Nota biográfica de Rubens Borba de Moraes. Vol. II. 6ª Edição. São Paulo: Editora Martins; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1975, p. 185.

relativo ao imposto de exportação, de 1760, as “crias de pé” eram definidas como aquelas “que tivessem de quatro palmos para baixo” e faziam jus à metade do pagamento do imposto. As “crias de peito” eram isentas de impostos.

Crias de peito. Crianças recém-nascidas embarcadas na África nos navios negreiros. Os escravos menores, por ocasião do embarque na Costa, eram divididos em três categorias: aqueles que tinham altura superior a quatro palmos, ou um metro, as crianças com menos de um metro que já andavam e as crianças de colo que eram as crias de peito e que quase nunca sobreviviam à viagem.²²

As crianças recém-nascidas ou crias de peito eram as que mais sofriam devido às rigorosas condições da travessia oceânica e faleciam com mais facilidade, principalmente de desnutrição, as crianças criadas ou crias de pé, também padeciam durante a viagem, porém, tinham mais chance de sobreviverem. Na tabela abaixo (Tabela – 1), o historiador Mauricio Goulart apresenta a relação do embarque de escravos em geral e crias de pé no Porto de Luanda entre os anos 1734 a 1759:

Tabela – 1: Exportações de escravos do porto de Luanda em 1734 – 1759²³

Ano	Cabeças	Crias de pé
1734	8.720	1.242
1735	8.059	1.198
1736	10.961	1.290
1737	8.946	967
1738	6.780	1.023
1739	8.169	1.329
1740	7.523	264
1741	8.321	796
1742	10.182	302
1743	12.130	355
1744	8.156	460
1745	11.122	824
1746	9.397	1.147
1747	8.366	1.438
1748	10.347	880
1749	8.901	774
1750	10.074	1.122
1751	7.883	314
1752	9.271	832
1753	8.373	957
1754	8.784	859
1755	9.075	34

²² **MOURA**, Clovis. **Dicionário da escravidão negra no Brasil**. Assessora de pesquisa Sonia Maria de Moura. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004, p. 120.

²³ **GOULART**, Maurício. **A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. Prefácio de Sergio Buarque de Holanda. 3ª edição. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 203.

1756		10.698	105
1757		10.596	61
1758		9.886	49
1759		9.242	116
Total		239.962	18.738

As mulheres e as crianças escravas seriam acomodadas nos compartimentos superiores dos navios negreiros, próximos ao convés e do tombadilho. “As mulheres reservavam-se a segunda meia-ponte, as grávidas ocupavam a cabine da popa. As crianças apinhavam-se na primeira meia-ponte como arenques num barril.”²⁴ Segundo Kátia Mattoso, para enganar os fiscais dos portos, os traficantes utilizam do subterfúgio de falsificar a altura das crias para embarcar mais escravos adultos:

O regulamento acrescenta que nas partes superiores do navio não se podiam acomodar mais de 5 “pecinhas”, isto é, crianças, por cada tonelada de tara. Essa medida é fácil de ser transgredida, ela permite que aos negreiros fazer passar por crianças os negros que já atingiram a altura de adultos.²⁵

Segundo Robert Conrad, traficantes menos experientes e ávidos pelo dinheiro utilizavam embarcações menores e precárias para o transporte de crianças escravas para a costa brasileira; quase sempre, tais empreitadas terminavam tragicamente:

Em 1848, na costa africana, três homens dispostos a enriquecer embarcaram 50 crianças em um escaler com apenas 72 metros de comprimento, 21 metros de largura e 11 metros de profundidade. Partindo para o Brasil, os “importadores” e 35 crianças sobreviventes encontraram abrigo a bordo de um navio mercante, quinze crianças tendo morrido de fome e de sede no mar.²⁶

A travessia oceânica da costa africana até o continente americano tinha em média a duração de 60 dias, dependendo dos ventos e do clima. Não era por acaso que os navios negreiros eram conhecidos como Tumbeiros, devido aos altíssimos índices de mortalidade dos escravos, verdadeiros caixões flutuantes navegando pelo Atlântico. Segundo Herbert Klein, se as condições da viagem fossem favoráveis, a mortalidade dos escravos seria menor do que travessias repletas de contratempo:

Com respeito à duração da viagem marítima, houve algum aumento na mortalidade com o número de dias no mar, particularmente no caso daquelas viagens marítimas inesperadamente longas em que água e provisão chegavam ao fim e aceleravam o alastramento de doenças.²⁷

²⁴ **MATTOSO**: 2003, p. 47.

²⁵ Idem: p. 47.

²⁶ **CONRAD**: 1985: p.136.

²⁷ **KLEIN**: 2004, p. 142.

As primeiras vítimas da mortalidade eram os recém-nascidos, pois as mães desnutridas mal tinham leite para alimentá-los. “Negras mulheres, suspendendo as tetas / Eram crianças, cujas bocas pretas / Rega o sangue das mães!”²⁸ Os cadáveres desses infantes, sem nenhum valor comercial para os traficantes, eram jogados ao mar, junto com outros escravos vitimados pela fome e pelas doenças.

A fome crônica dos escravos é um dos pontos mais preocupantes da rotina dos tripulantes, pois, caso a carência de alimentos chega ao ponto insuportável, poderia acarretar numa revolta dentro dos navios negreiros. “A multidão faminta cambaleia, / E chora e dança ali! / Um de raiva delira, outro enlouquece, / Outro, que de martírios / embrutece, / Cantando, geme e ri!”²⁹ Segundo o historiador Luis Felipe Alencastro a alimentação dos escravos era deficiente em vitaminas e proteínas, baseava-se principalmente de mandioca, feijão, milho, um pouco de carne e farinha:

Nos Tumbeiros, a mandioca constituía um componente importante da alimentação dos marinheiros e dos africanos. Dava-se diariamente a cada escravo, nas travessias seiscentistas, 1,8 litros de mandioca, um quinto de litro de feijão ou milho, farinha feita de *embá* (o coquinho da palmeira-dendê), peixe seco e salgado, carne de boi, baleia, hipopótamo ou elefante. Parte da carne seca e salgada vinha de Benguela; a de baleia e uma parcela do peixe se trazia do Brasil; uma proporção maior da carne seca e salgada brasileira entra nas carreiras africanas no decorrer do século XVIII. O predomínio de produtos americanos, em particular da mandioca, na ração negreira barateia o frete entre o Brasil e os portos africanos, contribui para assentar o comércio entre as duas colônias e facilita a adaptação do africano ao escravismo brasileiro.³⁰

Além da fome intensa a que eram submetidos, os escravos também passavam por várias humilhações fomentadas pelos tripulantes do navio negreiro. Segundo o historiador Jaime Rodrigues as crianças e rapazes escravos também sofriam com os abusos e brincadeiras cruéis dos marinheiros no convés.

Algumas vezes, os africanos eram ainda objetos de discriminação no trato cotidiano com seus companheiros marujos. (...). O ritual, que envolvia tanto os oficiais quanto os marinheiros, era permeado por brincadeiras, bebida e muita algazarra, (...): Tivemos poucas brincadeiras e as diversões costumeiras. Meteram dentro d'água com bastante crueldade a um negrinho passageiro de proa, brincadeira que ele não compreendeu e que não lhe cabia, pois que já havia cruzado a linha ao ir à Europa.³¹

Na primeira metade do século XIX, especialmente após o ano de 1808 com a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, através da iniciativa do governo

²⁸ ALVES: 1921, p. 96

²⁹ ALVES: 1921, p. 96

³⁰ ALENCASTRO, Luis Felipe. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 252.

³¹ RODRIGUES, Jaime. **Cultura marítima**: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). Revista Brasileira de História, vol.19, n.38, 1999, p. 22.

britânico, o tráfico negreiro foi considerado ilegal nos mares ao Sul do Equador; permitindo aos navios ingleses a prerrogativa de abordagem, fiscalização e apreensão dos navios negreiros na costa africana e a libertação da carga humana que transportavam. Segundo a análise do historiador norte-americano Leslie Bethell:

Em 1841, ele confirmou que sua lei de 24 de agosto de 1839 autorizava os oficiais de marinha britânicos a revistar e deter navios de escravos encontrados ancorados ao largo de portos na África portuguesa ou em águas da África portuguesa: onde houvesse autoridades portuguesas na vizinhança, deveria ser pedida permissão prévia, porém, ainda que ela fosse recusada, um oficial não estaria impedido de cumprir o seu dever, desde que não expusesse seu navio ao ataque das baterias costeiras portuguesas. Assim, a marinha britânica pôde não apenas estender as suas operações contra o comércio de escravos para o sul do Equador, (...), os navios de guerra britânicos puderam patrulhar perto da costa e bloquear os portos de escravos e os pontos de embarque mais notórios ao longo da costa, tomando os navios quando chegavam ou mesmo quando ancorados, bem como na sua viagem de volta.³²

Os navios ingleses tinham permissão para abordar quaisquer navios negreiros no Oceano Atlântico. Um dos raros relatos de uma dessas perseguições foi descrito pelo reverendo britânico Robert Walsh em 1829 quando retornava para Inglaterra, seu navio, o North Star foi na captura do navio negreiro português Veloz:

O capitão ordenou então que se disparasse um tiro de canhão a sotavento e fosse içada a bandeira inglesa, seguíamos com o vento pela popa e íamos direto ao rumo do navio que distava de nós cerca de quatro milhas. Eles não tomaram conhecimento, nem do nosso tiro, nem da bandeira; um segundo tiro teve o mesmo efeito. Foi então dada à ordem para que um dos canhões longos instalados na proa fosse carregado e disparado contra o navio. Corremos todos para o castelo da proa, afim de ver o resultado, a bala ricocheteou sobre as ondas, não chegando a atingir a popa da embarcação.³³

Depois de dias de perseguição, o North Star conseguiu capturar o navio negreiro Veloz, ao abordarem no navio, os ingleses logo constataram que a principal carga transportada era de escravos traficados para o Brasil. As condições higiênicas desses seres humanos eram as piores possíveis. “Alguns dos escravos, (...), eram muito emaciados, e alguns, particularmente as crianças, pareciam moribundos.”³⁴ Em seu relato, o reverendo Robert Walsh ficou particularmente

³² **BETHELL**, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal – Conselho Editorial, 2002. (Coleção Biblioteca Básica Brasileira), p.212.

³³ **WALSH**, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**. Tradução de Regina Régis Junqueira. Vol. 2. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1985. (Coleção Reconquista do Brasil. Vol. 74 – 75), p. 213.

³⁴ **CONRAD**: 1985, p. 56.

impressionado como seria possível homens, mulheres e crianças terem sobrevivido a uma longa viagem marítima sem condições mínimas de higiene e acomodação:

Mas o que nos deixou profundamente impressionados foi ver como tinha sido possível a um numero tão grande de seres humanos continuarem vivos naquelas condições; amontoados tão compactamente em estreitos cubículos de um metro de altura, onde não entrava luz nem ventilação a não ser nos pontos situados imediatamente embaixo das escotilhas, (...). O espaço entre o tombadilho era dividido em dois compartimentos de três pés e três polegadas de altura; o tamanho de um deles era 16 pés por 18, o do outro de 40 por 21. No primeiro ficavam amontoados mulheres de todas as idades; no segundo os homens, adultos e crianças. Assim, 226 seres humanos eram mantidos confinados num cubículo de 288 pés quadrados, enquanto outros 336 se comprimiam num espaço de 800 pés quadrados, o que correspondia em média 23 polegadas para cada homem e não mais do que 13 para cada mulher, apesar de muitas delas estarem grávidas. (...). O calor naqueles horríveis cubículos era tão grande, e o mau cheiro tão insuportável, que era praticamente impossível de entrar neles, mesmo que houvesse espaço para isso. (...). Os oficiais insistiram para que as pobres e martirizadas criaturas fossem levadas para o tombadilho para que pudessem tomar água e um pouco de ar.³⁵

Apesar da condição de ilegalidade no século XIX, o movimento do tráfico negreiro permaneceu no Brasil até o ano de 1850 quando foi definitivamente abolido pela Lei Euzébio de Queiroz, obviamente que essa extinção se deve as pressões do governo britânico. Enquanto ainda estava vigente, o tráfico negreiro descarregava sua carga humana principalmente no porto do Rio de Janeiro. Conforme mostra a tabela abaixo, os 10 maiores navios negreiros com crianças escravas desembargavam no Rio de Janeiro e em outros portos brasileiros:

Tabela – 2: Os 10 maiores tumbeiros de crianças no período de 1734 a 1749³⁶

Embarcação	Ano	Porto de Destino	Numero de crianças transportadas				
			Crias de peito	Crias de pé	Total	Total Crias	%
Navio	1734	Rio de Janeiro	s.i.	s.i.	182	694	26,2
Navio	1734	Pernambuco	s.i.	s.i.	117	526	22,2
Corsario	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

³⁵ WALSH: 1985, p. 216.

³⁶ GUTIÉRREZ: 1989, p. 67.

Um viajante alemão, residente no Rio de Janeiro no início do século XIX relata o desembarque das crianças escravas e as condições em que elas se encontravam:

Logo que chegam os navios negreiros (...) os escravos são desembarcados e depois que se restabelecem relativamente da viagem, (...), lá são expostos para serem vendidos. Há dias fundeou um com 250 negros, na maioria crianças de dez a quatorze aos, que, acorados nesses galpões em filas de três, pelo chão, assemelhavam-se mais a macacos, dando mostra por sinal, de bom humor e satisfação, embora repelentes no aspecto e depauperados.³⁷

Segundo os cálculos do historiador Horácio Gutierrez; em torno de 21.680 crianças escravas foram desembarcadas nos portos brasileiros no século XVIII:

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. 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% corresponderiam a crias de pé e o restante a bebês de colo. Os números, sem dúvida, ressaltam pelo seu elevado montante absoluto.³⁸

Após o desembarque nos portos brasileiros, as crianças, juntamente com os adultos eram alojadas nos mercado de escravos para serem vendidos como mercadoria. Nesse mercado, o valor cobrado pela venda dessas crianças e jovens negros variam em conformidade com a idade, sexo, físico e condições de saúde. Kátia Queiroz Mattoso apresenta abaixo uma tabela de preços de escravos de 1795:

Tabela – 3: Receita (em réis) de cativos da galera São Marcos em 1795³⁹

1 negro molecão vendido	110.000
1 negro molecão vendido	90.000
1 negro molecão vendido	93.000
1 negra molecona vendida	70.000
1 negra molecona vendida	70.000
1 negro molecão vendido	90.000
1 negra molecona vendida	80.000
1 negro conferado (com feridas?)	70.000
1 negra vendida	64.000
1 negra vendida	69.000

³⁷ EBEL, Ernest. **O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824**. Tradução de Joaquim de Souza Leão Filho. 2ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1972. (Biblioteca Brasileira da Universidade Federal do Rio de Janeiro – RJ), p. 42.

³⁸ GUTIÉRREZ: 1989, p. 62

³⁹ MATTOSO: 2003, p. 71

1 negra vendida	56.000
1 negra vendida	70.000
1 negro com duas fistulas no rosto e uma cicatriz na perna	40.000
1 negro morto a 12 de Julho	-----
Total da Receita	976.000

Pode ser observado na tabela acima que o valor comercial dos cativos dependia de vários fatores e que os mais valorizados eram o moleções e moleconas. O termo moleque era muito ambíguo, poderia designava tanto uma criança na puberdade quanto um jovem adolescente no auge da força física. Essa ambigüidade do termo “moleque” favorecida aos traficantes que poderiam enganar seus clientes quando compravam uma carga de crianças negras no lugar de adultos. “Nesse comércio, (...) eram “muitas as fraudes”, e que cada negociante tratava de enganar o outro. O comprador de negros precisava estar mais do que atento às velhacarias, às vezes sutis, do vendedor.”⁴⁰ Segundo o sociólogo Gilberto Freyre:

Para os lucros enormes dentro do sistema de ensardinamento dos negros, convinham os meninos e adolescentes que, sob os nomes técnicos de molequinhos, moleques, crias, moleções, vamos encontrar tantas vezes nas faturas de carregamentos de escravos e nos anúncios de vendas e fugas. Das faturas de escravos destaque-se este caso típico: de 40 negros mandados buscar em 1812 por Bento José da Costa, (...), só dois eram “negros barbados”: os mais eram “moleques”, “molequinhos”, “crias” e “moleções”. Dezesseis moleconas. O que vem confirmar inquéritos realizados nos meados do século XIX por comissões do Parlamento Inglês sobre as condições de tráfico de escravos para as Américas: que muito se abusou da importação de moleques e de negrotas. Moleques e negrotas que, economizando espaço a bordo, não tardassem, em terra, a desabrochar em pretalhões e pretalhonas completos, capazes de se venderem pelos melhores preços. Em negras de ventre maduro para a procriação, prontas a rebentarem em molequinhos e em crias.⁴¹

O mais famoso desses mercados era o Valongo, rua onde se concentravam a maioria dos estabelecimentos de venda de escravos. A britânica Maria Graham faz um relato emocionante e detalhado da situação das crianças escrava no Valongo:

1º de maio [de 1823] – Vi hoje o Val Longo [Valongo]. É o mercado de escravos do Rio. Quase todas as casas desta longuíssima rua são um depósito de escravos. Passando pelas suas portas à noite, vi na maior parte delas bancos colocados rente às paredes, nos quais filas de jovens criaturas estavam sentadas, com as cabeças raspadas, os corpos macilentos, tendo na pele sinais de sarna recente. Em alguns lugares as pobres criaturas jazem sobre tapetes, evidentemente muito fracos para sentarem-se. Em uma casa as portas estavam fechadas até meia altura e um grupo de rapazes e moças, que não pareciam ter mais de quinze anos, e alguns muito menos, debruçavam-se sobre a meia porta e olhavam a rua com faces curiosas.

⁴⁰ FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. Apresentação de Alberto da Costa e Silva. 1ª edição. São Paulo. Global, 2012, p.54.

⁴¹ FREYRE: 2012, p.55

Eram evidentemente negros bem novos. Ao aproximar-me deles, parece que alguma coisa a meu respeito lhes atraiu a atenção; tocavam-se uns nos outros para certificarem-se de que todos me estavam vendo e depois conversaram no dialeto africano próprio com muita vivacidade. Dirigi-me a eles e olhei-os de perto, e ainda que mais disposta a chorar. Fiz um esforço para lhes sorrir com alegria e beijei minha mão para eles; com tudo isso pareceram eles encantados; pularam e dançaram, como que retribuindo as minhas cortesias. Pobres criaturas!⁴²

Ao final, essas crianças eram avaliadas pelos compradores e vendidas para famílias senhoriais ou comerciantes, raramente elas eram vendida junto com seus pais, portanto foram separadas definitivamente de seus laços familiares e culturais. O historiador Manolo Florentino descreve um exemplo de aculturação dos escravos narrando à trajetória da escrava Ullunga desde a sua captura até chegar ao Brasil:

Se o destino fosse outro, Ullunga teria crescido entre os seus, numa aldeia angolana, e lá mesmo deixado de ser criança. Por ocasião da primeira menstruação os mais velhos da linhagem lembrariam os ancestrais, bichos seriam sacrificados e ela quiçá permanecesse reclusa durante toda regra. (...). Se originária das terras mais meridionais, evitaria contato com homem e gado; (...), traria marcada no corpo a nova condição, pela extração do clitóris ou a retirada do hímen. (...). Eram ritos que marcavam a entrada na puberdade e o fim da infância. Em vez disso, no entanto, Ullunga caiu na rede do tráfico de escravos que se dirigia para o Atlântico. (...). Sabemos que passou por Benguela e que pode ter sido embarcada para o Brasil. Se sobreviveu a travessia oceânica, foi das poucas crianças a apontar deste lado do Atlântico, (...). Apenas 4% dos africanos desembarcados no Valongo, naquela época, possuíam menos de dez anos de idade. Se Ullunga foi um deles, logo aprendeu que, no Brasil, o ingresso no mundo dos adultos se dava por outras passagens: em vez de rituais que exaltavam a fertilidade e a procriação, o paulatino adestramento no mundo do trabalho e a obediência ao senhor. Uma vez na América, Ullunga seria uma criança escrava.⁴³

Por fim, retirada brutalmente do seio de sua cultura e transportada para terras estranhas, o destino de Ullunga e de milhares de crianças negras traficadas para o Brasil será a escravidão. A continuidade de suas vidas como escravas estará nas mãos dos senhores de escravos e de suas famílias; elas poderiam ser bem tratadas ou não, isso dependeria do temperamento dos seus senhores como também do comportamento delas diante de suas obrigações como cativa. Entretanto, isso já é uma outra história que merece mais pesquisas historiográficas no futuro.

Bibliografia

⁴² GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. Tradução e notas de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956, p. 254.

⁴³ FLORENTINO, Manolo & GÓES, José Roberto. **Morfologias da Infância Escrava**: Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX. In: FLORENTINO, Manolo (Org.). **Tráfico, Cativo e Liberdade** – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.209.

ALENCASTRO, Luis Felipe. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALVES, Antonio de Castro. **O navio negreiro: tragédia no mar**. In: **Os escravos** (Obras completas de Castro Alves). Segundo volume. Rio de Janeiro. Livraria Francisco Alves, 1921. (Biblioteca Virtual Brasileira Guita e José Mindlin: Universidade de São Paulo – USP), pp. 92 – 101.

BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal – Conselho Editorial, 2002. (Coleção Biblioteca Básica Brasileira).

CONRAD, Robert. **Tumbeiros**. O Tráfico de Escravos para o Brasil. Tradução de Elvira Sarapicos. São Paulo: ed. Brasiliense, 1985.

DEBRET, Jean-Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Tradução e notas de Sérgio Milliet. Nota biográfica de Rubens Borba de Moraes. Vol. II. 6ª Edição. São Paulo: Editora Martins; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1975.

EBEL, Ernest. **O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824**. Tradução de Joaquim de Souza Leão Filho. 2ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1972. (Biblioteca Brasileira da Universidade Federal do Rio de Janeiro – RJ).

FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. Apresentação de Alberto da Costa e Silva. 1ª edição. São Paulo. Global, 2012.

FLORENTINO, Manolo. **Em Costas negras**. Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FLORENTINO, Manolo & **GÓES**, José Roberto. **Morfologias da Infância Escrava: Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX**. In: **FLORENTINO**, Manolo (Org.). **Tráfico, Cativo e Liberdade** – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 207-228.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. Tradução e notas de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial**. Rio de Janeiro. Editora Perseu Abramo, 2010.

GOULART, Maurício. **A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. Prefácio de Sergio Buarque de Holanda. 3ª edição revisada. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

GUTIÉRREZ, Horácio. **O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII**. Revista de História, São Paulo, n. 120, 1989, p. 59 – 72.

KLEIN, Herbert S. **O trafico de escravos no Atlântico: Novas abordagens para as Américas**. Tradução e revisão de Francisco A. Moura Duarte. Riberão Preto: FUNPEC Editora, 2004.

LOVEJOY, Paul E. **A escravidão na África: Uma história de suas transformações**. Tradução de Regina A. R. F. Bhering e Luiz Guilherme B. Chaves. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Vol. 1. Apresentação de Jacob Gorenader. Coordenação e revisão de Paul Singer. Tradução de Regis Barbosa e Flavio R. Kothe. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. (Os Economistas).

MATTOSO, Kátia Queiroz. **Ser escravo no Brasil**. Tradução de Jaime Amado. 2ª reimpressão da 3ª Edição. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MOURA, Clovis. **Dicionário da escravidão negra no Brasil**. Assessora de pesquisa Sonia Maria de Moura. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

RODRIGUES, Jaime. **Cultura marítima**: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). Revista Brasileira de História, vol.19, n.38, 1999, p.15 – 53.

RUGENDAS, Johann Moritz. **Viagem pitoresca através do Brasil**. Tradução de Sérgio Milliet. Nota biográfica de Rubens Borba de Moraes. 7ª Edição. São Paulo: Editora Martins; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1976.

SALVADOR, José Gonçalves. **Os magnatas do tráfico negreiro**: século XVI e XVII. 1ª Edição. São Paulo: Pioneira, Editora da Universidade de São Paulo 1981. (Biblioteca Pioneira de Estudos Brasileiros).

SILVA, Alberto da Costa e. **A enxada e a lança**: A África antes dos portugueses. 5ª edição revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2011.

THORNTON, John K. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico**, 1400 – 1800. Tradução de Marisa Rocha Maia. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

WALSH, Robert. **Notícias do Brasil** (1828-1829). Tradução de Regina Régis Junqueira. Vol. 2. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1985. (Coleção Reconquista do Brasil. Vol. 74 – 75).