

Artigo / Dossiê Migrações, exílios e diásporas: o mundo em movimento no século XIX

Moleque, cria e outros termos: o tráfico de crianças escravizadas da África para Pernambuco (c. 1800-1822)

Filipe Matheus Marinho de Melo, *Universidade Federal de Pernambuco*   

Palavras-chave:

tráfico de
escravizados;
crianças
escravizadas;
Pernambuco

Resumo. Há muito debate-se, na historiografia, que, durante o funcionamento do tráfico de escravizados africanos, parte da carga das embarcações era composta de crianças. À constatação do transporte de menores no tráfico somam-se algumas dificuldades, desde a sua quantificação até uma precisão etária das crianças. Não só porque os pequenos eram sub-registrados em categorias fiscais, como as de “cabeça” e “cria”, mas devido às imprecisões de termos como moleque, moleca, molecão, molecona e mesmo adulto, largamente utilizados nas fontes. Este artigo se baseia em documentos produzidos nas duas margens do Atlântico e toma como estudo o caso do tráfico para Pernambuco no início do século XIX. Utilizam-se os registros alfandegários elaborados em Luanda, os batismos no Recife e os relatos de viajantes sobre o assunto. O objetivo do trabalho é apontar para as dificuldades em se avaliar o comércio de crianças escravizadas e sugerir possibilidades para interpretar as ocorrências.

Keywords:

slave trade;
enslaved
children;
Pernambuco

[EN] *Moleque, cria and other terms: the trade of enslaved children from Africa to Pernambuco (c. 1800-1822)*

Abstract. It has long been debated in historiography that during the African slave trade, a portion of the cargo on ships consisted of children. However, the observation that minors were transported in the trade is compounded by difficulties, from quantifying them to accurately determining their ages. This is not only because children were underreported in tax categories such as “cabeça” and “cria”, but also due to the inaccuracies of terms such as *moleque*, *moleca*, *molecão*, *molecona*, and even *adulto*, widely used in sources. This paper is based on documents produced on both sides of the Atlantic and studies the case of the slave trade to Pernambuco in the early 19th century. It uses customs records compiled in Luanda, baptisms in Recife, and travelers’ accounts on the subject. The paper aims to highlight the difficulties in assessing the trade in enslaved children and suggest possible interpretations of these occurrences.

Palabras clave

trata de
esclavos; niños
esclavizados;
Pernambuco

[ES] *Moleque, cria y otros términos: el tráfico de niños esclavizados de África a Pernambuco (c. 1800-1822)*

Resumen. Se ha debatido ampliamente en la historiografía que durante la trata de esclavos africanos una parte del cargamento en los barcos consistía en niños. Sin embargo, la observación de que se transportaban menores en dicha trata se ve agravada por dificultades, desde su cuantificación hasta la determinación precisa de sus edades. Esto se debe no solo a que los niños no se declaraban en categorías fiscales como “cabeça” e “cria”, sino también a la inexactitud de términos como

moleque, moleca, molecão, molecona e adulto, amplamente utilizados en las fuentes. Este artículo se basa en documentos producidos a ambos lados del Atlántico y estudia el caso de la trata de esclavos a Pernambuco a principios del siglo XIX. Utiliza registros aduaneros recopilados en Luanda, bautismos en Recife y relatos de viajeros. El trabajo pretende destacar las dificultades para evaluar la trata de niños esclavizados y sugerir posibles interpretaciones de estos hechos.

Introdução

Nos anos iniciais do século XIX, o tráfico de escravizados para a América portuguesa aumentou substancialmente (Eltis; Richardson, 2010, p. 203). Esse aumento foi sintomático de um ressurgimento agrícola iniciado em fins do século XVIII e da abertura dos portos em 1808, por lei resultante da transferência da Corte portuguesa, que se alojara no Rio de Janeiro. Nem mesmo os tratados assinados em 1810 e 1815, contando-se com a Convecção Adicional de 1817, nos quais havia um reconhecimento acerca da “má política do comércio de escravos”, foram capazes de frear a chegada de africanos escravizados¹. No caso de Pernambuco, o terceiro porto mais importante de desembarques da América portuguesa, o movimento federalista de 1817 também foi em vão nesse sentido, não somente pelo bloqueio do porto do Recife, mas porque as embarcações ficaram retidas em lugares como, por exemplo, Angola². Finalizada a insurreição, o porto reabriu e o tráfico cresceu ainda mais.

Depois, segundo já apontaram os estudos, após o ano de 1831 o tráfico de pessoas escravizadas adaptou-se às circunstâncias da ilegalidade imposta pelo Tratado de 1826, assinado entre o governo brasileiro e a Grã-Bretanha – muito embora já estivesse sendo gestado na Bahia (Silva Júnior, 2022). O que pregava o acordo bilateral era a imposição da finalização do tráfico em três anos, em troca do reconhecimento formal do Brasil enquanto nação independente (Bethell, 2002). Porém, o tráfico não só não acabou, como continuou operando por meio de mecanismos fraudulentos para promover a sua manutenção. “Subterfúgio” foi, aliás, um dos termos utilizados por Pierre Verger (1987, p. 405) para classificar alguns desses estratégias, como a emissão de passaportes falsos, realizados pelos traficantes baianos para dar continuidade ao tráfico com a Costa da Mina, situada ao norte do Equador e proibido desde a assinatura do Tratado de 1815.

¹ TRATADO de Amizade, e Aliança entre os muito altos, e muito poderosos senhores o príncipe regente de Portugal, ElRey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciários de uma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810. p. 13.

² OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, Luís da Mota Feio [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomás Vila Nova Portugal, sobre o embargo que tinha ordenado às embarcações pertencentes à praça de Pernambuco, datado de 18 de agosto de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 137, d. 9781.

Sintomático do crescimento do número de desembarques foi o aumento do tráfico de crianças escravizadas. Por muito tempo, a maior parte dos estudos sobre o comércio de cativos, por vezes calcados em números e estimativas, negligenciava a participação das crianças, enfatizando os adultos, em especial homens. Recentemente, os pesquisadores do tráfico de escravizados e da diáspora africana têm voltado os seus esforços para compreender o “infame comércio” para além de uma análise apenas quantitativa, esmiuçando a diversidade etária e sexual dos escravizados nos tumbeiros (Campbell; Miers; Miller, 2006; Lovejoy, 2006).

Assim, o objetivo deste trabalho é o de identificar, questionar e avaliar o tráfico de crianças para o Recife nas primeiras décadas do século XIX, como forma de fomentar o debate em torno das experiências negras no Brasil escravista (Lara, 1995), considerando as seguintes perguntas: por quais razões crianças? Qual era o volume dos menores na contabilidade geral do tráfico? Quais eram os processos de captura em África? Qual seria a média de idade? Como já é amplamente conhecido, foi no início dos Oitocentos que o tráfico de escravizados para a América portuguesa aumentou significativamente. Inserido nesse cenário, o porto do Recife foi considerado o terceiro maior lugar de desembarques de africanos, atrás apenas do Rio de Janeiro e da Bahia (Silva; Eltis, 2008, p. 122; Eltis; Richardson, 2010, p. 203). Assim, neste trabalho, busca-se compreender a participação daqueles menores no apogeu do tráfico para Brasil.

Para captar a presença das crianças e atingir os nossos objetivos, utilizaremos um conjunto diverso de documentos, alinhados com os debates propostos nas seções do artigo. Trata-se dos mapas de exportação produzidos em Angola, contas de compra e venda de carga de uma embarcação envolvida no tráfico com a Costa da Mina, inventários, livros de batismo e óbito do Recife e relatos de viajantes que estiveram em Pernambuco no início do século XIX. O objetivo de utilizar fontes tão diferentes é perquirir a presença das crianças traficadas, buscando compreender como eram identificadas, bem como o volume e a frequência desse tráfico, a idade aproximada dos menores e as razões de se transportar crianças. Apesar de a maior parte dessas fontes ter sido produzida no início dos Oitocentos, e de nosso debate manter-se circunscrito ao recorte temporal entre 1800 e 1822, o exercício de recuo no tempo é, particularmente, importante aqui para traçar as continuidades do envolvimento das crianças no tráfico.

Além da introdução e das considerações finais, o nosso artigo segue dividido em quatro seções. Primeiramente, o nosso objetivo é apresentar as dificuldades e os desafios da pesquisa. Uma vez que as noções de infância, tal como as conhecemos hoje, foram formuladas a partir do final do século XIX, identificar crianças na documentação do tráfico e da escravidão configura tarefa desafiadora, mas não impossível. Assim, nessa parte do trabalho, o nosso foco é o de identificar e problematizar os termos empregados nas fontes disponíveis para a investigação sobre a presença das crianças no comércio de gente. Na seção seguinte, seguimos com o rastreamento dos termos, mas

buscando quantificar o volume das crianças transportadas para o Recife, com base nos mapas de exportação e de carga. Na terceira parte, discutimos a presença das crianças no Recife. Considerando o que alguns viajantes escreveram e o que desdobrou a historiografia, o nosso intuito é o de apresentar como o tráfico para o Recife contava com boa parte da carga de menores. Por fim, a penúltima seção tem como propósito responder acerca de quais as motivações de se transportar crianças escravizadas ao invés de adultos. Nas considerações finais, retomamos alguns pontos do trabalho, dispondo os avanços possibilitados pela documentação em uso.

Identificando as crianças: dificuldades e desafios

Em 10 de junho de 1810, António foi batizado na Igreja do Santíssimo Sacramento da freguesia de Santo Antônio, a uma ponte de distância da vila do Recife. Segundo o registro de seu batismo, tratava-se de um “negro da Costa”, o que significava que ele havia sido comprado na região da Costa da Mina, provavelmente entre os portos de Ajudá e Onim (Lagos). Contudo, mais curioso do que a sua origem é o fato de que foi indicado como “adulto” na margem do livro, ainda que o seu registro de idade fosse de 15 anos, conforme anotou o vigário³.

Casos em que a idade dos africanos recém-chegados a Pernambuco aparece nos livros de batismo não são comuns. Quando muito, as autoridades eclesiásticas que eram responsáveis pelo registro, se limitavam a informar que eram “adultos”. Foi, por exemplo, o caso de Apolinária “do gentio de Angola”, batizada em outubro de 1808. Em seu registro, não há indicação precisa de idade como no caso anterior, apenas que era “adulta”⁴. Contudo, classificado da mesma maneira foi Francisco, o qual, assim como António, também era originário da Costa da Mina, não obstante ter seus 25 anos quando foi batizado, em 1809⁵. Dos exemplos mencionados, pode-se perceber que identificar escravizados enquanto crianças não constitui tarefa fácil porque, na maior parte das vezes, os termos e as suas aplicações são muito imprecisos, dificultando uma melhor visualização da participação dos menores do tráfico e na escravidão.

O que os casos desses três africanos indicam é que “adulto” era uma concepção elástica – pelo menos, no âmbito da classificação dos escravizados –, pois serviu para englobar tanto António, com seus 15 anos, até Francisco, com 25. A bem da verdade, foi apenas no final do século XIX que, na Europa, passaram-se a considerar critérios para além das atribuições físicas e que serviram para criar uma separação entre adultos e crianças (Campbell; Miers; Miller, 2006, p. 164). No caso dos escravizados, na maior

³ LIVRO *de Batismos*. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1801, maio/jun. 1812, fl. 225v.

⁴ LIVRO *de Batismos*. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1801, maio/jun. 1812, fl. 37v.

⁵ LIVRO *de Batismos*, Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1801, maio/jun. 1812, fl. 64.

parte das vezes, eram classificados a partir de uma percepção física que levava os seus compradores a estimar as suas idades em África. Foi baseado nisso que, por exemplo, um grande traficante do Recife afirmou que o “gosto do país” situava-se entre os 12 e 20 anos, algo mais ou menos em torno das idades de António e Francisco (Carvalho, 2018, p. 142).

Segundo o *Diccionario da Lingua Portuguesa*, produzido por Antonio de Moraes Silva em fins do século XVIII, o sentido atribuído ao termo adulto era “[...] crescido, e chegado ao ponto de força e vigor que tem os animais já feitos”⁶. Um outro sentido era: “chegado ao uso da razão”. Tratava-se de dois sentidos que dialogavam com noções Iluministas vigentes, opondo razão a atributos físicos. Se, de um lado, força e vigor se referiam às características corporais, usar a razão relacionava-se ao desenvolvimento intelectual – não, necessariamente, filosófico, mas sobre a capacidade de raciocinar e fazer discernimentos. A verdade é que ambos os sentidos não precisavam ser empregados conjuntamente, mas serviam como balizas definidoras no universo do tráfico e da escravidão. Isso ajuda a compreender as razões pelas quais António e Francisco foram classificados como “adultos”. Fisicamente, deveriam ter a tal “força e o vigor” necessários para tal classificação, a despeito da distância etária a eles atribuídos – cerca de 10 anos.

Ademais, havia, ainda, a percepção africana sobre a infância – tão difícil de se captada nas fontes. Segundo escreveu Silva (2017, p. 112), durante a Era do Tráfico de Escravizados as noções de infância e idade adulta não eram tão diferentes das europeias. Porém, o autor não deixou de enfatizar que, em algumas partes da África, alguns rituais de iniciação marcavam a passagem de uma fase para a outra. Entre os homens, por exemplo, sabe-se da existência das práticas de circuncisão ou, também, as práticas de caça e guerra na base das concepções do que seria, efetivamente, um papel masculino. Entre as mulheres, havia uma variedade de práticas que marcavam a transição: remoção do hímen, reclusão, sacrifícios, mudança de nome (Góes; Florentino, 2010). Porém, em que medida a noção africana da infância influía na questão do tráfico de crianças, é difícil de avaliar. Além do mais, como a maior parte dos registros sobre o tráfico de infantes baseia-se em informações alfandegárias ou em relatos de viajantes, na maioria dos casos é o olhar europeu sobre a questão que é predominante.

Acrescente-se, ainda, o fato de que essas percepções baseavam-se, também, nos conceitos mercantis que operavam enquanto durou o tráfico. É bem verdade que, por um certo período, o termo “peça da Índia”, ou apenas “peça”, era uma palavra que estava vinculada como unidade de medida para a compra de escravizados adultos com determinada estatura – em especial, homens –,operando como parâmetro de

⁶ SILVA, António de Moraes. *Diccionario da língua portuguesa composto pelo padre Raphael Bluteau, reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva*. Lisboa: Officina Simão Thaddeo Ferreira, 1789. p. 31.

taxação. A “peça da Índia” era, assim, uma unidade de medição para os tecidos que saíam da Ásia e iam aos portos africanos. Nesse sentido, as crianças, por outro lado, eram taxadas como uma fração da “peça”, pois não possuíam o tamanho suficiente para serem enquadradas dentro da noção inteira da “peça” (Silva, 2017, p. 45).

Em meados do século XVIII, contudo, a noção de “peça” foi substituída pela designação de “cabeça”, ainda em referência a um sujeito considerado adulto idealmente pelo seu aspecto físico, sobretudo pela sua altura, sendo medidos em “palmos”, equivalente a cerca de 22 centímetros. A lei da taxaçoão de 1758, que passou a regular a nova medida de “cabeças”, também incidiu sobre as crianças, que passaram a serem identificadas como “crias”, divididas em duas categorias: as “crias de pé”, correspondente aos pequenos que conseguiam manter-se em pé e caminhar, e com uma medição de até quatro palmos (ou 88 cm); e as “crias de peito”, sendo os bebês ainda em fase de amamentação, que, na maior parte, das vezes seguiam com suas mães. Do ponto de vista da cobrança das taxas, as “crias de peito”, contadas com suas mães, equivaliam a uma “cabeça”, enquanto pelas “crias de pé” pagava-se o valor correspondente a 50% de uma “cabeça” (Silva, 2017, p. 45; 113-114).

Havia, ainda, a existência da palavra “moleque”. Já existente no *Vocabulario Portuguez e Latino*, do eclesiástico Raphael Bluteau⁷, como palavra originária do Brasil, significando “pequeno escravo negro”, o termo permanece no *Diccionario* de Moraes Silva, no final do século XVIII, certamente como reflexo de sua disseminação no falatório do dia a dia, equivalendo-se a “pretinho, negro pequeno”⁸. Em meados do século XVIII, no inventário de um importante negociante no Recife, José Vaz Salgado, um “negrinho da Costa da Mina”, com seus cerca de 12 anos, aparece ao lado de outros sujeitos indicados como “moleque”, também da Costa, mas em uma variável faixa etária dos oito aos 13 anos de idade⁹. Desse modo, como sinalizou Moraes Silva, “moleque” e “pretinho” deveriam mesmo ser sinônimos.

Assim, o que pode ser estimado é que, no âmbito do tráfico e da escravidão, a separação entre adultos e crianças possuía como limite a faixa entre os 12-14 anos. A partir dessa variação etária, na maior parte das vezes, os escravizados já eram considerados como adultos. Abaixo dessa média, é muito provável que aquelas crianças fossem identificadas como “moleques”, com a sua variação feminina, a de “moleca”. Ora, termo originário do kimbundo, uma das línguas de Angola, “*muleke*” já ensejou debate na historiografia. Segundo Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino (2016, p. 6-7), o termo servia para designar pessoas abaixo dos 12 anos de idade. Joseph Miller (1988, p. 68), especialista na História de Angola, por outro lado, indicou que a

⁷ BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario Portuguez & Latino*. Coimbra: Officina de Pascoal da Sylva, 1716. v. 5. p. 541.

⁸ SILVA, António de Moraes. *Diccionario da língua portuguesa composto pelo padre Raphael Bluteau, reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva*. Lisboa: Officina Simão Thaddeo Ferreira, 1789. p. 91.

⁹ INVENTÁRIO de José Vaz Salgado. IAHGP, Fundo de Inventários e Testamentos, 1759, caixa 8.

palavra tinha o sentido de “dependente”, o que neste contexto pode ser indicativo de um “de menor”. O termo, certamente, entrou no português com o sentido de identificar as crianças. Contudo, não qualquer uma, mas, sim, as crianças negras.

As crianças no tráfico: aproximações numéricas e possibilidades de pesquisa

Identificado como as crianças poderiam aparecer na documentação primária, com todas as dificuldades impostas pelas fontes, cabe compreender a sua usabilidade no tráfico, com todas as suas nuances. Porém, depreende-se que, embora algumas palavras tenham migrado de determinadas regiões da África para o Brasil e, posteriormente, tenham sido levadas para outros espaços no próprio continente africano – como foi o caso do “moleque” –, outros termos mantiveram-se restritos ao universo do tráfico, como “cabeças”, “crias” e “peças”. Isso se devia ao fato de que tais termos funcionavam, sobretudo, como referenciais administrativos.

Ademais, convém notar que, dado que a avaliação das “cabeças” e “crias” baseava-se pelo tamanho, e não pela idade, é natural supor que a medida de “cabeças” encobrisse uma grande quantidade de crianças com altura acima dos 88 cm (ou quatro palmos). E isso deixa o estudo sobre as crianças escravizadas no tráfico ainda mais especulativo. De qualquer forma, segundo alguns dos trabalhos relacionados ao assunto, desde meados do século XVIII a compra dos menores em condição cativa foi aumentando, gradativamente, até o seu expoente no século XIX. De acordo com Daniel Domingues da Silva (2017, p. 114), no caso de Angola, a lei de taxação de 1758 contribuiu para que mais crianças fossem vítimas do tráfico de transatlântico. Conforme estudo de Horácio Gutiérrez (1989), o qual analisou a cobrança das taxas para mensurar a faixa etária dos escravizados comprados em Luanda, as “crias” constituíam parte significativa nas embarcações que foram ao Brasil entre os anos de 1734 e 1769. Apesar das investigações de ambos os autores, Silva e Gutiérrez, basearem-se no tráfico realizado em Angola – o lugar onde o controle fiscal português tinha uma maior força – é possível verificar nas fontes disponíveis que semelhante prática ocorria em outras regiões do tráfico, como na Costa da Mina, na África Ocidental.

Por exemplo, dentro do recorte de pesquisa proposto por Horácio Gutiérrez, entre os anos de 1734 e 1769, a galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, de José de Freitas Sacoto¹⁰, homem de negócio do Recife, dirigiu-se à Costa da Mina para comprar escravizados, bem no início dos anos de 1750. Segundo o registro elaborado por José Francisco Rocha, o capitão da galera, ao sair do Recife em direção a África Ocidental a embarcação percorreu desde o Cabo Lahu (na atual Costa do Marfim) até o porto de Ajudá para adquirir escravizados. Pela conta da carregação, a carga foi composta tanto

¹⁰ Sobre este traficante, sua família e os seus negócios no Atlântico, ver: Almeida (2018, 2024).

de “negros”, “moleções” e “moleques”, indicando os sujeitos do sexo masculino, quanto das categorias de “negras”, “moleconas” e “molecas”, para designar as pessoas do sexo feminino. De acordo com o registro do capitão José Francisco Rocha, das 290 pessoas compradas na região, a maior parte foi composta de moleques/molecas, como indicado no Quadro 1.

Quadro 1 – Escravizados embarcados na galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*

Designação	Número das pessoas
Negro/negra	105
Moleções/moleconas	79
Moleques/molecas	106
Total	290

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, São Tomé e Príncipe.¹¹

É verdade que os termos dispostos acima correspondem não apenas a uma realidade de classificação anterior à lei que instituiu as “cabeças”, em 1758, mas, também, de outra parte da África, uma vez que, na Costa da Mina, não existia presença administrativa portuguesa como em Angola. Desse modo, convém considerar que o termo “moleque” foi importado de Angola e depois passou a ter uma usabilidade no universo do tráfico e da escravidão para designar crianças. Nesse sentido, é possível que “negro(a)” fosse o equivalente de “cabeça” ou, como na classificação antiga, de “peça”, sendo um sujeito que, supõe-se, tinha estatura aproximada à de um adulto. Apesar das divergências nas classificações, o que não deixa de ser notório é a quantidade de pessoas indicadas como “moleques” e afins. Se considerarmos que “negro(a)” refere-se a um adulto, então 185 pessoas seriam menores, compondo a maior parte da carga da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*. Em termos percentuais, cerca de 63% eram crianças.

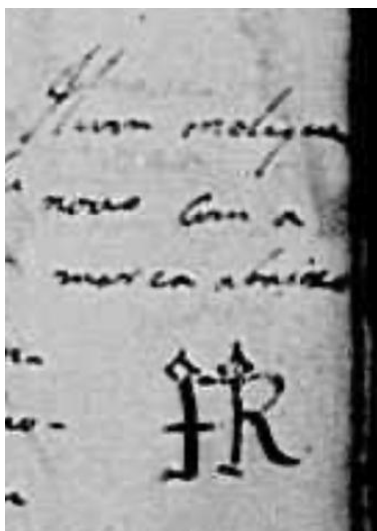
Ainda são necessários estudos mais detalhados acerca da utilização dos termos que vigoraram no tráfico e no universo da escravidão, já na América portuguesa, para se obter maior percepção sobre como os escravizados africanos eram classificados e ordenados. Nesse sentido, a utilização do termo “moleque” insere-se nesse debate. Embora, no caso mencionado da galera *Aleluia*, o termo esteja vinculado ao universo do tráfico na Costa da Mina, foi possível encontrá-lo em fontes locais do Recife, ainda que não fosse prática comum. Infelizmente, os registros de crianças africanas recém-chegadas em Pernambuco não são tão abundantes, como já assinalado. Ademais, quando surge o termo “adulto”, nem sempre essas ocorrências são seguidas de uma idade exata, salvo em alguns casos. Dificuldade semelhante ocorre com o registro de

¹¹ MAPA feito por José Francisco Rocha, sobre entrada, gastos e saída da carregação de mercadorias de Pernambuco, consignadas por José de Freitas Sacoto. Arquivo Histórico Ultramarino, São Tomé e Príncipe, cx. 9, doc. 944.

“moleques”, ainda mais raros nas fontes pernambucanas, contudo ainda si existentes. Como já visto, no inventário do negociante José Vaz Salgado, aberto em 1759, há sujeitos indicados como “moleque”, e que ainda foram arrolados sem um nome cristão, como João ou Pedro¹². Não possuir um nome cristão, no caso de africanos, era um indicativo de que o batismo não havia sido realizado – ou seja, aquelas pessoas ainda estavam em estado de “gentilismo” (Soares, 2011).

Há outro caso: no ano de 1818, um registro do livro de óbito da Igreja do Santíssimo Sacramento apontou para o falecimento de uma criança, provavelmente vítima da travessia. Ou seja, o menino havia morrido dentro da embarcação antes mesmo de chegar ao Recife ou, pode-se especular, imediatamente após o desembarque na quarentena dos escravizados que funcionava na região de Santo Amaro, ao norte da vila do Recife. Com falecimento registrado sem nome cristão – indicativo de que não havia recebido o batismo, vale reiterar –, no assento apenas se registrou que se tratava de “um moleque novo”, sem idade precisa, mas com uma marca a ferro quente do proprietário, conforme ilustra a Figura 1. O único detalhamento é que a criança foi levada ao Recife por um bergantim, o *Vigilante Africano*, provavelmente de Angola, pois era desse porto que o proprietário da embarcação, Fernando de Souza Machado, há anos possuía as suas redes mercantis¹³. Não apenas no caso desse “moleque novo”, mas também naqueles “moleques” arrolados no inventário de José Vaz Salgado, pode-se especular que talvez o termo servisse para classificar não somente crianças negras, mas, ainda, africanas recém-chegadas, as quais não haviam passado pela experiência do batismo.

Figura 1 – Registro de “um moleque novo” em 1818



Fonte: Family Search¹⁴.

¹² INVENTÁRIO de José Vaz Salgado. IAHGP, Fundo de Inventários e Testamentos, 1759, caixa 8.

¹³ DOCUMENTOS do livro de notas, datado entre 04 de outubro de 1805 e 19 de abril de 1806. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 6º Cartório Notarial de Lisboa, livro 183, caixa 37, fl. 43v-44v.

¹⁴ LIVRO de Óbitos. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Óbitos 1818, mar.1826, fl. 4.

É necessário avançar mais na análise, pois a existência da variação aumentativa no caso da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas* aponta para outra complexidade em torno do termo. Se a faixa etária entre 12-14 anos poderia marcar um limite entre ser criança e adulto, os termos “molecão” e “molecona”, apresentados no Quadro 1, pode referir-se aos sujeitos já crescidos, mas ainda em etapa de desenvolvimento, algo como o que se chama atualmente de “pré-adolescência”, na faixa entre os nove e 12 anos. Enquanto isso, o que palavras como “moleque” e “moleca” indicam é tratar-se de crianças abaixo dos nove anos de idade. Depois, no âmbito do comércio português, a expressão sobre as “crias” indicava mais uma delimitação, qual fosse, a de crianças em aleitamento e as que se mantinham de pé e davam passos, esta última, provavelmente, marcando os menores com cerca de 2-3 anos de idade, com quatro palmos de altura (88 cm). “Moleque”, portanto, seriam menores abaixo dos nove anos e acima da variação etária de 2-3 anos.

Seja como for, “moleque”, com as suas derivações, e as “crias” apontam para uma prática que há tempos transcorria no tráfico com os portos da África: a de transportar crianças. Eram esses menores capturados em África que desembarcavam em lugares, entre os quais, o Recife. Para melhor avaliar as ocorrências, dispomos dos mapas de exportação de Luanda no início dos Oitocentos, entre 1803 e 1819. Infelizmente, não há informações para alguns anos, como fica evidente na Quadro 2, a seguir. Nas fontes coletadas, os dados sobre as exportações baseiam-se nos pagamentos dos direitos, o que significa que os escravizados são divididos nas categorias acima exploradas, quais fossem: “cabeças”, “crias de pé” e “crias de peito”.

Quadro 2 – Exportações de escravizados para Pernambuco (1803-1819)

Ano	Cabeças	Crias de pé	Crias de peito
1803	4.013	1	174
1804	3.325	0	146
1805	4.401	19	206
1809	2.494	0	79
1810	1.254	3	40
1812	2.489	3	46
1813	3.265	6	103
1815	3.911	2	127
1816	5.499	3	146
1817	5.932	9	0
1818	7.702	5	192
1819	6.863	9	0
Subtotal	51.148	60	1.259
Total	52.467		

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Angola¹⁵.

¹⁵ OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, datado de 21 de abril de 1804. Arquivo

A análise do quadro acima possibilita a percepção de que as “crias de peito” representaram 95,45% das exportações da categoria “cria”, enquanto as “crias de pé” corresponderam apenas a 4,55%. De forma geral, o que se pode interpretar, com base na comercialização dos menores, é que o tráfico para Pernambuco priorizava mais as “crias de peito” em detrimento das “de pé”. Ou seja, existia a preferência sobre os lactantes em relação aos menores que já sabiam manter-se de pé ou caminhar. Como as “crias de peito” acompanhavam as suas mães nas embarcações de tráfico, é muito provável que a escolha pelos menores em aleitamento se desse sob a perspectiva do lucro, pois seriam dois escravizados pelo valor de apenas um. Enquanto isso, pelas “crias de pé” pagava-se metade de um imposto por uma criança que deveria passar por um conjunto de cuidados com tantos melindres quanto os de um bebê – ainda que, no geral, não deixasse de ser lucrativo, pois os pequenos “de pé” eram uma fonte mais barata de trabalho que uma “cabeça”. Em suma, se fosse para pagar pelas “crias”, a escolha pelas “de peito” era mais atrativa porque estariam isentas do tributo, enquanto pelas “de pé” ainda se pagariam as taxas.

Embora o fato de saber andar conferisse às “crias de pé” certa independência em relação aos pais, não deixa de ser evidente necessitarem de cuidados rigorosos. Desse modo, tornava-se mais lucrativo pagar apenas uma taxa sobre dois escravizados do que a metade do imposto por apenas um menor. Outra interpretação possível sobre a maior presença das “crias de peito” em relação as “de pé”, seria a utilização das mães, pois elas poderiam atuar no serviço doméstico da escravidão ou, até mesmo, em

Histórico Ultramarino (AHU). Angola, cx. 111, doc. 8050; CARTA do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao príncipe regente [D. João], a remeter os mapas estatísticos de Angola, datado de 28 de março de 1805. AHU. Angola, cx. 114, doc. 8181; OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, datado de 01 de março de 1806. AHU. Angola, cx. 115, doc. 8318; BALANÇO da importação e exportação da capitania de Angola, respeitante ao ano de 1809, datado de 25 de janeiro de 1810. AHU. Angola, cx. 123, doc. 8742; BALANÇO Geral da importação e exportação da capitania de Angola, respeitante ao ano de 1810, datado de 31 de janeiro de 1811. AHU. Angola, cx. 124, doc. 8872; OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, José de Oliveira Barbosa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde das Galveias [D. João de Almeida Melo e Castro], datado de 06 de janeiro de 1813. AHU. Angola, cx. 130, d. 9261; OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, José de Oliveira Barbosa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde das Galveias [D. João de Almeida Melo e Castro], datado de 23 de março de 1814. AHU. Angola, cx. 131, doc. 9340; RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1815, datado de 31 de janeiro de 1816. AHU. Angola, cx. 134, doc. 9577; RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1816, datada de 31 de janeiro de 1817. AHU. Angola, cx. 136, doc. 9713; OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, Luís da Mota Feo [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde da Barca [António de Araújo de Azevedo], datado 15 de maio de 1817. AHU. Angola, cx. 137, doc. 9741; RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1818, datada de 31 de janeiro de 1819. AHU. Angola, cx. 138, doc. 9842; OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, Manuel Vieira de Albuquerque Tovar, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde dos Arcos, datado de 04 de abril de 1820. AHU. Angola, cx. 142, doc. 10137.

instituições como a casa dos expostos, sendo “amas de leite”, por exemplo. No entanto, segundo o estudo de Gutiérrez (1989) acerca do tráfico de crianças na metade do século XVIII, eram as “crias de pé” que estavam em maior proporção do que as “de peito”, o que pode indicar mudanças nos padrões de venda e obtenção de escravizados na praça de Luanda entre o final do século XVIII e o início do XIX.

Na diáspora: As crianças africanas escravizadas no Recife

Faz-se necessário, contudo, interpretar os dados do Quadro 2 sob outro prisma. Escrevendo do Recife em fevereiro de 1817, o comerciante francês Tollenare¹⁶ afirmou que apenas 1/10 (ou 10%) da carga de uma embarcação de tráfico era composta de “homens feitos”; 2/10 (ou 20%) era “de mulheres” e o resto, ou seja, cerca de 70% da carga de “crianças de ambos os sexos”. A menção aos “homens feitos” pode indicar, de fato, indivíduos adultos, com idade média entre 18 e 20 anos, assim como a referência às mulheres, provavelmente descritas dessa forma por já estarem em idade reprodutiva, na visão do viajante. No entanto, conforme a anotação do francês, eram as crianças que compunham a maior parte dos desembarques.

É verdade que Tollenare esteve no Recife entre o final de 1816 e o início de 1817, quando partiu para a Bahia depois da Insurreição Pernambucana de 1817. Por isso, a sua visão acerca dos desembarques pode estar baseada em quantidades pequenas de ancoragem de embarcações no Recife. Marcus J. M. de Carvalho, que avaliou o tráfico de crianças para o Recife após 1831, atribuiu certo exagero quanto ao que escreveu o francês, pois, segundo ele, “[...] não era ideal lotar um navio apenas com crianças”, pois, ali, influíam as taxas de mortalidade e pouca rentabilidade do transporte de menores (Carvalho, 2018, p. 132), como já apontado. De fato, ao se comparar o relato do francês com os dados do Quadro 2, e tomando-se o ano de 1816 como exemplo, é possível supor que o comerciante tenha exagerado em demasia ao informar que 70% das embarcações de tráfico eram compostas por menores. Naquele mesmo ano, de Luanda – principal porto de tráfico para Pernambuco – apenas cerca de 2,7% da carga de africanos era constituída por crianças, as “crias”¹⁷. Em 1817, com o movimento federalista em curso entre março e maio, que resultou no desvio¹⁸ e retenção das

¹⁶ TOLLENARE, L. F. de. *Notas dominicais tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818*. Recife: Empreza do Jornal do Recife, 1906, p. 138.

¹⁷ RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1816, datada de 31 de janeiro de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 136, doc. 9713.

¹⁸ Cf. Idade d'Ouro do Brasil, Salvador, n. 37, 13 de maio de 1817. O jornal baiano menciona, dentre tantos, a chegada do Vigilante Africano, mas não que a embarcação pertencia a um traficante morador em Pernambuco, Fernando de Souza Machado. Sobre a propriedade desta embarcação, ver: PASSAPORTE da Junta Provisória do Governo Civil da Província do Pará, datado de 21 de agosto de 1822. Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 156, doc. 11924.

embarcações¹⁹, essa proporção é ainda menor, pois não se registraram os lactantes (as “crias de peito”), perfazendo a ínfima proporção de 0,15%.

Porém, o que vale apontar é que como a definição acerca das “crias” e “cabeças” baseava-se na medição de altura, em palmos, as crianças acima dos quatro palmos podem ter sido contabilizadas como “cabeças” ao invés de “crias”. E isso distorce a interpretação sobre o tráfico de menores, enviesando-a para uma leitura das “cabeças” apenas como “adultos”. Distorções assim, sobre os termos do tráfico, não são novidade. Por muito tempo a “peça da Índia” foi interpretada como sendo exclusividade de uma medição de homens adultos, por exemplo (Silva, 2017, p. 45). As “cabeças” também podem ter passado por análise semelhante. Segundo Silva (2017, p. 115), o próprio Gutiérrez (1989), apesar de ter reconhecido as categorias de crianças, apenas considerou na análise do tráfico de menores aqueles indivíduos com até quatro palmos de altura. Portanto, conforme avaliou Silva, o tráfico das crianças analisado por Gutiérrez pode ter sido muito maior do que o seu estudo supôs do que foi exposto no Quadro 2, tomando como ponto de partida os mapas de exportações do porto de Luanda.

No trabalho de Marcus J. M. de Carvalho (2018), a interpretação das crianças no tráfico para Pernambuco se baseou em uma identificação do que o esquadrão britânico da *Royal Navy*, ao apreender as embarcações que praticavam o comércio ilegal, entendiam como “boys”, termo traduzido pelo autor como “meninos” ou, no caso de “meninas”, as “girls”. É possível argumentar que, provavelmente, os “meninos” apresados pela real marinha britânica fossem os “moleques” e as “girls”, “molecas”. Essas crianças, acima dos quatro palmos de altura (88 cm) e sem classificações precisas no universo alfandegário português – porque lidas como “cabeças” e não como “crias” – podem mesmo ter sido os menores mencionados por Tollenare em suas notas, não configurando-se, assim, como uma percepção tão exagerada do francês. Seriam, portanto, moleques, molecas, molecões e moleconas, conforme a indicação do mapa de compras da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas* que foi a Costa da Mina no início dos anos de 1750, expostas no Quadro 1 e que, como se viu, constituíam a maior parte da carga da galera (cerca de 63%, número aproximado dos 70% mencionados por Tollenare)²⁰.

Ademais, outro observador estrangeiro mencionou, ainda, a presença de crianças provenientes do tráfico. Henry Koster, mercador inglês que esteve em Pernambuco no início dos anos de 1810, não deixou de comentar sobre um caso que presenciou. Ao descrever uma cena que viu no mercado de escravizados no Recife, possivelmente na

¹⁹ Cf. OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, Luís da Mota Feo [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde da Barca [António de Araújo de Azevedo], datado de 04 de julho de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 137, doc. 9758.

²⁰ MAPA feito por José Francisco Rocha, sobre entrada, gastos e saída da carregação de mercadorias de Pernambuco, consignadas por José de Freitas Sacoto, datado de 24 de janeiro de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino, São Tomé e Príncipe, cx. 9, doc. 944.

rua da Cruz, não deixou de comentar que enquanto um sujeito escolhia uma mulher e um menino para comprar, o vendedor lhe havia informado que aqueles dois faziam parte de um mesmo lote a ser adquirido por completo, sendo composto por mais outras três pessoas: um homem e duas crianças. Tratava-se de uma família que, inclusive, tinha saído de Luanda: mãe, pai e três filhos. Acerca da idade, Koster apenas menciona a de um dos menores, um “boy”, com cerca de seis anos de idade, e este era o que estaria acompanhado da mãe. Porém, sobre os outros dois menores, o inglês somente informou serem “children”, isto é, crianças²¹.

No entanto, cabe apontar, ainda, sobre o caso é o fato de Koster ter atribuído uma definição etária, mesmo que aproximada: “a beautiful boy of about six years old”, segundo o que escreveu. Esse mesmo termo, “boy”, foi utilizado pela *Royal Navy* e demais autoridades britânicas, como apontado por Carvalho (2018). E Koster fornece uma pista sobre a faixa etária do menino: seis anos de idade. Se “boy” foi utilizado para indicar uma criança que, conforme Koster, tinha cerca de seis anos, não é descabido supor que o “boy” poderia ser também um “moleque”. Ademais, o que podemos supor é que se os outros dois sujeitos foram apontados como crianças, poderiam possuir uma faixa etária que, talvez, não fosse tão discrepante, pois todos seriam “children” e não “adults” – empregando-se os termos de Koster.

Para o caso de Pernambuco, em relevante estudo sobre o tráfico de crianças, Valencia Villa e Florentino (2016) estimaram que os anos entre 1810 e 1825 foram marcados pelo ápice do tráfico de menores, os quais passaram a compor parcela significativa da carga nas embarcações. Segundo o cálculo dos autores, 36.998 crianças – meninos e meninas – foram embarcadas em África com destino à Capitania/Província de Pernambuco. Embora não constituíssem a maior parte da carga, representavam fração substancial. Assim, diferentemente do que sugerem os dados do Quadro 2, o tráfico de crianças escravizadas pode ter sido consideravelmente mais intenso, e que a categoria fiscal de “cabeça” oculta a presença de pessoas não adultas no tráfico. Desse modo, uma análise restrita aos números do tráfico, ainda que fundamentada nos termos em uso e nas categorias fiscais, tende a ocultar mais do que esclarecer. Cotejar as fontes numéricas e fiscais com outros tipos documentais pode, por isso, lançar maior luz sobre a questão.

Em outros contextos, como no Rio de Janeiro após 1831, o tráfico de menores tornou-se ainda mais volumoso, certamente como continuidade de uma prática que já estava consolidada. Assim, essa continuidade contribuiu para o desenvolvimento de um novo subterfúgio por parte dos traficantes: o de transportar crianças tão jovens que ainda não haviam passado pelo processo de iniciação em suas comunidades de origem, chegando ao Brasil sem as marcas de nação e sendo identificadas como crioulas, isto é, como nascidas no Brasil, e não como africanas que de fato eram

²¹ KOSTER, Henry. *Travels in Brazil*. London: Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row, 1817. v. 2. p. 251.

(Carvalho, 2018, p.141). Dessa prática, segundo Valencia Villa e Florentino (2016, p. 16), surgiu, após 1831, o “africano-crioulo”, categoria que designa as crianças que nasceram em África, mas que, ainda muito jovens quando traficadas, desenvolveram-se no Brasil e não em suas comunidades de origem. Contudo, esse assunto extrapola o recorte temporal aqui proposto.

Por que crianças? – Algumas interpretações possíveis

Muito embora a maior parte dos dados acima refiram-se aos números de saídas das pessoas do porto de Luanda (como mostrado no Quadro 2), o que indicam as pesquisas é que em diversas partes da África houve aumento do número de exportações de crianças enquanto durou o tráfico de escravizados. Isso significa que, em diferentes lugares, a oferta dos menores era comum, não sendo especificidade de uma ou outra região. No entanto, conforme apontou Lovejoy (2006, p. 200-201), foi da África Centro-Occidental, isto é, da costa de Angola, de onde embarcaram mais crianças nos tumbeiros. A questão que se impõe, portanto, é: por que tantas crianças?

O principal argumento apresentado por Valencia Villa e Florentino (2016) sobre os motivos de se obter os menores escravizados, sobretudo no século XIX, é o de que essa prática contribuía para prolongar a escravidão geracionalmente diante das incertezas em torno da abolição do comércio de cativos que marcaram as primeiras décadas do Oitocentos. Contudo, é preciso considerar, também, os efeitos mais práticos. Para Carvalho (2018, p. 134), por exemplo, a obtenção de crianças era uma opção viável pelo baixo custo dos menores, especialmente em praças menos capitalizadas como era o Recife. Eram, como já foi assinalado, fontes mais acessíveis de trabalho. Além do mais, no caso de Pernambuco, residia ainda o fator acerca do tempo de viagem. Segundo Lovejoy (2006, p. 204-205), um rápido torna-viagem era um aspecto fundamental, porque quanto menos expostos nos barracões e na travessia do meio, menor seriam as taxas de mortalidade. Porém, a questão da agilidade no tráfico implicava no que estava disponível à venda, pois, na falta homens jovens, como ditava a preferência americana e europeia, a opção por crianças era mais viável porque possuíam melhores condições de enfrentar a travessia. Baseado nesse fator de retorno, Carvalho (2018, p. 136) apontou que as viagens dos portos de Angola (Ambriz, Luanda e Benguela) duravam uma média de 26,1 dias, fazendo do porto do Recife uma das rotas mais rápidas do tráfico. Da África Ocidental, por outro lado, o tempo de viagem era maior, o que poderia ocasionar altas taxas de mortalidade. Essa era uma das vantagens do comércio com Angola – região que, não por acaso, mais exportava crianças.

Ademais, as motivações para o tráfico de menores influenciaram, também, o próprio desenho das embarcações e as práticas de transporte. Por meio de uma lei de 1684 (a chamada lei das arqueações), a Coroa portuguesa buscou impedir a

superlotação das naus, estabelecendo a proporção de escravizados de acordo com a tonelagem das embarcações: de cinco a sete “cabeças” – isto é, os supostos adultos – em duas toneladas, alocados em partes específicas das embarcações, em especial no convés inferior. Diferentemente do que se divulga no imaginário sobre uma embarcação de tráfico, o porão era, principalmente, destinado ao armazenamento de mantimentos e aguadas. A mesma lei, contudo, previa que as “cabeças miúdas”, isto é, as crianças, poderiam ser acomodadas nas partes superiores das embarcações, não se excedendo a medida de cinco para cada tonelagem (Lara, 2000, p. 191-192), o que correspondia ao dobro dos adultos.

Conforme argumentou Miller (1988, p. 342), uma vez que a lei de 1684 baseava-se nas medidas de volume, espaço e capacidade de transporte, as embarcações passaram a reduzir a altura dos conveses ao mínimo com a finalidade de encaixar um convés extra e dobrar a quantidade de escravizados que poderiam ser embarcados, sem comprometer de todo o volume de espaço disponível. Assim, o caso do transporte das crianças era, particularmente, mais lucrativo, pois eram contabilizadas em densidades que chegavam ao dobro das de um adulto. Referente ao contexto do século XIX, explicou Carvalho (2018, p. 145-146), o qual, depois de 1831, concentrava maior sobrecarga de escravizados composta por crianças, pois cabiam melhor nos espaços onde um adulto não era comportado, de tão apertado que talvez fossem.

O que até aqui nota-se é que a prática de se transportar crianças já existia desde o século XVII, sendo regulamentada pela lei de 1684, prolongando-se nos séculos seguintes. Contudo, como já assinalou Gutiérrez (1989, p. 64), as exportações de crianças variaram ao longo do tempo. Em sua pesquisa, que cobriu a metade do século XVIII, o volume de menores foi maior no final da primeira metade daquele século, enquanto no início da segunda havia diminuído. Isso pode indicar que os menores deveriam ficar à mercê dos variados mecanismos de escravização que existiam em diferentes partes da África. Portanto, é importante considerar que, sem dúvida, as crianças estiveram vinculadas às dinâmicas mercadológicas em África e à disponibilidade de escravizados à venda (Lovejoy, 2006). No caso de Angola, como o território havia passado por variadas formas de escravização, a oferta dos cativos estava sujeita à movimentação dos processos de aprisionamento que ali ocorriam, desde a expansão das fronteiras da escravização ao interior (Miller, 1988) até práticas como sequestros, punições judiciais e a venda de parentes, dentre os quais se incluíam os menores (Ferreira, 2012; Candido, 2011). No caso desses últimos, conforme apontou Roquinaldo Ferreira (2012, p. 98), eles “eram especialmente vulneráveis ao sequestro”.

Ademais, cumpre mencionar ainda o fator ecológico. Segundo os estudos realizados por Jill Dias (1981) e Joseph Miller (1982), no caso de Angola, o contexto ecológico de secas e fomes gerava imensos deslocamentos populacionais, mortalidades e, claro, a escravização. Isso fica patente na documentação. Por exemplo, segundo o que escreveu o governador de Angola, em março de 1794, “a esterilidade

do país” era acompanhada de “falta de chuvas, e infinidades de pragas de gafanhotos, ratos, onças e leões”, razões pelas quais houve prejuízo no tráfico de escravizados²². Em 1796, contudo, a situação havia mudado. Segundo o que relatava a autoridade, “a concorrência da escravatura, dos países daqueles bárbaros, é tão grande, que faltam as embarcações, que as transportem para o Brasil”²³. Caso semelhante repete-se em 1820. Conforme o que alegava o governador, Manoel de Albuquerque Tovar, em junho de 1820, “este ano [deve] ser o de maior exportação pela grande porção de escravos que tem entrado nos tempos das chuvas, devendo entrar nos meses seguintes maior número por ser o tempo da seca”²⁴. Portanto, sintomático dos efeitos da seca e das chuvas foi o aumento do número de escravizados. Assim, era dentro desse contexto ecológico que o tráfico operava. E como eram as crianças as mais suscetíveis ao abandono em momentos de crise, não há dúvida de que elas pudessem tornar-se vítimas da escravização e do tráfico.

Além disso, o contexto ecológico também contribuía para o alastramento das doenças, e as crianças cativas dispunham de uma função bem particular em ambas as margens do Atlântico, pois, em alguns casos, chegaram a serem utilizadas como cobaias. Segundo Dias (1981, p. 358-359), febre amarela, varíola, miasmas, influenza e a tripanossomíase eram as mais recorrentes. Porém, era a varíola (ou bexiga) a que mais impactava negativamente, especialmente em momentos de seca e fome, porque as migrações de pessoas contribuía para espalhar a infecção. Aliás, não só localmente, mas de maneira transcontinental: da África para as Américas. Como apontaram Alden e Miller (1987), a transferência de escravizados para o Brasil, alguns portadores de varíola, espalhava o contágio entre as populações urbanas. Para remediar a propagação da doença, na virada para o século XIX, circularam, pelo império português, maneiras de inoculação cuja utilização das crianças, ao que parece, foi fundamental.

Por um Aviso ao governador da Bahia, de 1802, que reforçava uma Carta de 1799, a prática de inoculação das bexigas deveria ser realizada “em meninos negros, e índios, visto ter demonstrado a experiência ser este o único e eficaz preservativo contra o terrível flagelo”²⁵. É bem verdade que a prática deveria ser efetuada nas crianças alojadas nas casas dos expostos, instituição que vigorou em Portugal e em alguns

²² OFÍCIO do [governador e capitão-geral do reino de Angola], Manuel de Almeida e Vasconcelos, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de março de 1794. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 81, doc. 6696.

²³ OFÍCIO do [governador e capitão-geral do reino de Angola], Manuel de Almeida e Vasconcelos, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, 1º visconde de Balsemão] Luís Pinto de Sousa Coutinho, datado de 23 de janeiro de 1796. Angola, cx. 84, doc. 6834.

²⁴ OFÍCIO do [governador e capitão-general do reino de Angola], Manuel Vieira de Albuquerque e Tovar, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], conde dos Arcos, datado de 27 de junho de 1820. Angola, cx. 142, d. 10163.

²⁵ AVISO dirigido ao governador da Bahia, Francisco da Cunha Meneses, datado de 1º de outubro de 1802. Biblioteca Nacional, II-31, 30, 102 – Manuscritos.

espaços nas colônias. No Recife, por exemplo, a casa existia desde o final do século XVIII, quando foi instituída pelo governador²⁶. A casa, ou roda, acolhia os menores, os quais eram abandonados anonimamente por seus pais passando a serem tuteladas pela igreja (Almeida; Bezerra, 2017).

Mas a instituição estava ausente em outros espaços, como, por exemplo, na Capitania da Paraíba, e mesmo em Angola. Em 1802, respondendo sobre o mesmo assunto, escreveu o governador que “não há nesta Capitania [da Paraíba] casa dos expostos, onde principalmente se poderia estabelecer a prática da inoculação das bexigas e no que respeita a índios, e negros meninos”²⁷. Em Angola, o físico-mor em Luanda reiterava a importância da prática de enxerto, mas assim como o governador da Paraíba, informava que como não havia uma casa dos expostos, a utilização de crianças-cobaias era inviável porque as famílias eram contra a varíola. Segundo ele, em correspondência de 1803, apesar da existência de um “hospital da misericórdia”, este apenas recolhia “[...] soldados, e paisanos os quais ainda quando não tivessem sido atacados deste cruel mal, a idade os exclui desta operação a qual só se devem submeter, como disse, os meninos”. Não existindo menores em que se pudesse praticar a varíola, as autoridades tentaram recorrer às famílias “[...] por quanto são crédulas na utilidade da ciência médica, mas muito declamadoras contra a inoculação”²⁸. O historiador Jaime Rodrigues (2005, p. 281) interpretou a resistência das famílias à inoculação do vírus sob a perspectiva de que práticas de cura pudessem estar inseridas em uma compreensão ritualística africana cujo manejo não se daria “[...] por um médico branco e estranho às suas relações”, mas por um agente especializado, como um sacerdote, por exemplo. Por isso, a “declamação contra” a prática, conforme disse o físico-mor, poderia estar estruturada em cosmocepções locais.

Na falta de uma casa de expostos e na recusa das famílias, restavam as crianças cativas. Em 1803, segundo carta do governador de Angola sobre o assunto, para incentivar a prática de inoculação da varíola, “[...] logo que o mal comece a grassar nesta Cidade [de Luanda]”, a autoridade se propôs a “[...] comprar dois ou três pequenos pretos ao fim de neles se praticar o método indicado, e ver se com este exemplo posso conseguir que estes povos voluntariamente se sujeitem a operação”²⁹.

²⁶ OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 11 de maio de 1789. Arquivo Histórico Ultramarino, Pernambuco, cx. 169, doc. 11954.

²⁷ OFÍCIO do governador da Paraíba, Luís da Mota Feo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], datado de 23 de dezembro de 1802. Arquivo Histórico Ultramarino, Paraíba, cx. 40, doc. 2788.

²⁸ OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a inoculação de bexigas, datado de 03 de junho de 1803. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 108, doc. 7902.

²⁹ OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a

O que das palavras do governador apreende-se é que, no começo do século XIX, havia a cooptação de crianças para a prática da inoculação. Infelizmente, falta a informação sobre as idades. Porém, a menção aos “meninos” deveria mesmo corresponder aos menores, provavelmente entre os três e 10 anos. Tais “meninos” deveriam fazer parte do contingente de pessoas transportadas aos mercados de escravizados em Luanda, por meio das caravanas que saíam de diversas partes do território.

É verdade que a utilização daqueles pequenos contra a propagação do vírus, por meio dos métodos de enxerto, poderia ter alguns limites na quantidade do número de crianças que seriam utilizadas. É bem possível que não fossem tantos pequenos assim. A própria menção do governador sobre comprar “dois ou três pequenos pretos”³⁰ é sugestiva de que as práticas de inoculação da varíola davam-se em poucos sujeitos, sendo provavelmente os demais despachados para o tráfico transatlântico ou à escravidão cotidiana em Angola. Desse modo, o diminuto número do transporte forçado de crianças de Angola para Pernambuco talvez não estivesse tão relacionado à questão da vacinação, embora ela pudesse ser um fator relevante. Por exemplo, na primeira metade dos anos de 1810, parece que a vacinação já começa a se disseminar pelo Recife, lugar onde o emprego de crianças-cobaias sem dúvidas deve ter continuado. O inglês Henry Koster³¹, enquanto esteve em Pernambuco, relatou que dois meninos foram levados ao Recife para receber um material retirado de um africano recém-chegado. Apesar da prática soar semelhante à inoculação, o inglês menciona os esforços do governo em propagar a vacina (*cowpox*) entre a população.

Enfim, até aqui é importante sintetizar que, embora Carvalho (2018, p. 132) tenha razão sobre não ser “ideal” lotar uma embarcação com crianças, dada as taxas de mortalidade envolvidas no processo da Travessia do Meio, o que os exemplos demonstram é que o transporte de crianças não apenas era comum, como elas poderiam compor praticamente metade da carga de uma embarcação. Assim, compreender o volume dos infantes em uma embarcação possibilita extrapolar algumas interpretações clássicas das dinâmicas do tráfico como, por exemplo, de que os navios saíam dos portos da África lotados apenas com homens adultos.

inoculação de bexigas, datado de 03 de junho de 1803. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 108, doc. 7902.

³⁰ OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a inoculação de bexigas, datado de 03 de junho de 1803. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 108, doc. 7902.

³¹ KOSTER, Henry. *Travels in Brazil*. London: Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row, 1817. v. 2. p. 40-42.

Considerações finais

Em abril de 1812, compondo a lista de batismos de africanos recém-chegados, Joanna “do gentio do Congo” recebeu o sacramento no Recife. Ela possuía apenas um ano de idade, segundo o assento³². No mesmo ano, mas no mês de fevereiro, foi a vez de Francisco “do gentio de Cabinda”, e conforme registrado, com seus quatro anos³³. No ano seguinte, em 1813, outro Francisco, mas “natural do rio Zaire”, tinha seus “12 anos e pouco mais”, também foi batizado no Recife³⁴. Da África Ocidental, além de Antônio “negro da Costa”, já mencionado neste trabalho, Joaquina do “gentio do Calabar”, batizada, igualmente, na Igreja do Santíssimo Sacramento, tinha cerca de 12 anos de idade, segundo o seu registro de batismo de julho de 1815³⁵. Todas essas crianças constituíram o rol dos escravizados que cumpriram a infame travessia da África ao Recife no início do século XIX.

Este artigo buscou contribuir com o estudo sobre o tráfico de escravizados para o Brasil, tomando como foco a experiência das crianças cativas, difíceis de se localizar nas fontes devido ao distanciamento conceitual que o passado impõe, já que a noção das crianças não existia na época. Assim, este trabalho apontou os desafios e as dificuldades de se identificar os menores nas fontes disponíveis, investigando e questionando os usos de termos como “adulto”, “cabeça”, “peça” e “cria” – fossem as de “peito” ou de “pé” –, além das variações como “moleque” e de suas aplicações, para melhor visualizar a dimensão do transporte de crianças escravizadas. Apesar das dificuldades, foi possível levantar possibilidades analíticas, algumas das quais já muito bem exploradas pela historiografia brasileira e internacional acerca das possíveis motivações de se transportar os menores. Tais motivações incluíam desde aspectos legais – como as normativas sobre o desenho das embarcações e de tributação das crianças – até razões mais práticas, ideológicas e de saúde, com destaque para a utilização de crianças como cobaias em práticas de variolização e vacinação.

Para além de uma análise de cunho mais qualitativo, foi nosso objetivo, ainda, trazer uma perspectiva quantitativa baseada nos mapas de exportações produzidos em Angola, com o intuito de se verificar o volume de exportações de crianças e problematizar a presença dos infantes nesse tipo de fonte. É verdade que o banco de dados *Slave Voyages* é uma ferramenta significativa para se trabalhar com as informações sobre o comércio de escravizados, conforme realizado por Carlos

³² LIVRO *de Batismos*, Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1812, mar./dez. 1813, fl. s/n.

³³ LIVRO *de Batismos*, Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1812, mar./dez. 1813, fl. 104.

³⁴ LIVRO *de Batismos*, Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1812, mar./dez. 1813, fl. 172v.

³⁵ LIVRO *de Batismos*, Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1813, nov./dez. 1815, fl. 135.

Valencia Villa e Manolo Florentino (2016), mas a plataforma possui seus limites (Soares, 2019). Nesse sentido, a utilização dos mapas produzidos em Luanda mostrou-se como fundamental não somente para realizar uma quantificação das crianças transportadas, mas também identificar, na prática, as categorias utilizadas para demarcar os menores no tráfico. Desse modo, desde o princípio, a busca pelas palavras e a compreensão de seus usos foram essenciais para os objetivos do debate traçado aqui.

Por essa razão, para localizar aquelas crianças e compreender de modo mais aprofundado essa presença no universo do tráfico e da diáspora no Recife, recorreu-se a um conjunto diversificado de fontes primárias, com o intuito de apontar não apenas para a disseminada existência de meninos e meninas de diversas idades como vítimas do infame comércio, mas para descortinar, ainda, as possibilidades de constituir uma História que pudesse abarcar a experiência social daqueles menores. Ademais, um avanço analítico deste trabalho consistiu em problematizar os sentidos atribuídos aos termos “moleque” e “cria” com a finalidade de promover uma aproximação na quantificação das idades, a partir do cruzamento entre as fontes produzidas no âmbito do tráfico e aquelas relativas à escravidão no Recife. Esse procedimento revelou-se fundamental para a recuperação do passado daquelas crianças, marcas pela experiência nefasta do tráfico.

Nesse sentido, buscou-se realizar uma crítica documental de fontes particularmente densas, como os registros alfandegários, articulando-as com informações provenientes de livros eclesiásticos – especialmente, batismo e óbito –, bem como relatos de viajantes estrangeiros que estiveram no Recife durante o período de maior intensidade do tráfico de escravizados. Tal estratégia visou, em última instância, desenterrar os silêncios impostos tanto pelos arquivos quanto pela própria produção das fontes no passado (Trouillot, 2024, p. 107)

Notas sobre a autoria

Filipe Matheus Marinho de Melo é Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com Doutorado Sanduíche no Exterior realizado na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL). É mestre em História Social da Cultura Regional pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e graduado em Licenciatura em História pela Universidade de Pernambuco (UPE). É tutor no curso de Licenciatura em História na modalidade EAD-UAB da Universidade de Pernambuco (UPE). Atualmente desenvolve pesquisa na área de História do Brasil Colonial e História da África dedicando-se aos estudos da escravidão, da diáspora africana, do comércio de escravizados e da relação Pernambuco-África entre os séculos XVIII-XIX.

Referências

Documentos

a) Arquivos

AVISO dirigido ao governador da Bahia, Francisco da Cunha Meneses, datado de 1º de outubro de 1802. Biblioteca Nacional, II-31,30,102 – Manuscritos.

BALANÇO da importação e exportação da capitania de Angola, respeitante ao ano de 1809, datado de 25 de janeiro de 1810. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 123, doc. 8742.

BALANÇO Geral da importação e exportação da capitania de Angola, respeitante ao ano de 1810, datado de 31 de janeiro de 1811. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 124, doc. 8872.

CARTA do governador e capitão-general de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao príncipe regente [D. João], a remeter os mapas estatísticos de Angola, datado de 28 de março de 1805. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 114, doc. 8181.

DOCUMENTOS do livro de notas. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 6º Cartório Notarial de Lisboa, livro 183, caixa 37.

INVENTÁRIO de José Vaz Salgado. IAHGP, Fundo de Inventários e Testamentos, 1759, caixa 8.

LIVRO de Batismos. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1801, maio/jun. 1812.

LIVRO de Batismos. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1812, mar./dez. 1813.

LIVRO de Batismos. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Batismos 1813, nov./dez. 1815.

LIVRO de Óbitos. Family Search, Recife, Santíssimo Sacramento, Óbitos 1818, mar.-1826, mar.

MAPA feito por José Francisco Rocha, sobre entrada, gastos e saída da carregação de mercadorias de Pernambuco, consignadas por José de Freitas Sacoto, datado de 24 de janeiro de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino, São Tomé e Príncipe, cx. 9, doc. 944.

OFÍCIO do [governador e capitão-geral do reino de Angola], Manuel de Almeida e Vasconcelos, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de março de 1794. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 81, doc. 6696.

OFÍCIO do [governador e capitão-geral do reino de Angola], Manuel de Almeida e Vasconcelos, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, 1º visconde de Balsemão] Luís Pinto de Sousa Coutinho, datado de 23 de janeiro de 1796. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 84, doc. 6834.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a inoculação de bexigas, datado de 03 de junho de 1803. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 108, doc. 7902

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, datado de 21 de abril de 1804. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 111, doc. 8050.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, D. Fernando António de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, datado de 01 de março de 1806. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 115, doc. 8318.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, José de Oliveira Barbosa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde das Galveias [D. João de Almeida Melo e Castro], datado de 06 de janeiro de 1813. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 130, d. 9261.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, José de Oliveira Barbosa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde das Galveias [D. João de Almeida Melo e Castro], datado de 23 de março de 1814. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 131, doc. 9340.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, Luís da Mota Feo [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde da Barca [António de Araújo de Azevedo], datado 15 de maio de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 137, doc. 9741.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, Luís da Mota Feo [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde da Barca [António de Araújo de Azevedo], datado de 04 de julho de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 137, doc. 9758.

OFÍCIO do governador e capitão-geral de Angola, Luís da Mota Feo [e Torres], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomás Vila Nova Portugal, sobre o embargo que tinha ordenado às embarcações pertencentes à praça de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 137, d. 9781

OFÍCIO do governador e capitão-general de Angola, Manuel Vieira de Albuquerque Tovar, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], conde dos Arcos, datado de 04 de abril de 1820. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 142, doc. 10137.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do reino de Angola], Manuel Vieira de Albuquerque e Tovar, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], conde dos Arcos, datado de 27 de junho de 1820. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 142, d. 10163.

OFÍCIO do governador da Paraíba, Luís da Mota Feo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], datado de 23 de dezembro de 1802. Arquivo Histórico Ultramarino, Paraíba, cx. 40, doc. 2788.

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 11 de maio de 1789. Arquivo Histórico Ultramarino, Pernambuco, cx. 169, doc. 11954.

PASSAPORTE da Junta Provisória do Governo Civil da Província do Pará, datado de 21 de agosto de 1822. Arquivo Histórico Ultramarino, Pará, cx. 156, doc. 11924

RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1815, datado de 31 de janeiro de 1816. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 134, doc. 9577.

RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1816, datada de 31 de janeiro de 1817. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 136, doc. 9713.

RELAÇÃO das fazendas, géneros e mais objetos de importação que entraram na cidade de Luanda, no ano de 1818, datada de 31 de janeiro de 1819. Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, cx. 138, doc. 9842.

b) Jornais

IDADE d'Ouro do Brazil, Salvador, n. 37, 13 de maio de 1817.

c) Leis

TRATADO de Amizade, e Aliança entre os muito altos, e muito poderosos senhores o príncipe regente de Portugal, ElRey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciários de uma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810.

d) Outros documentos

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario Portuguez & Latino*. Coimbra: Officina de Pascoal da Sylva, 1716. v. 5.

KOSTER, Henry. *Travels in Brazil*. London: Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row, 1817. v. 2.

LARA, Silvia Hunold. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. In: ANDRÉS-GALLEGÓ, José (coord.). *Nuevas aportaciones a la historia jurídica de iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/ Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000.

SILVA, António de Moraes. *Diccionario da língua portuguesa composto pelo padre Raphael Bluteau, reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva*. Lisboa: Officina Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

TOLLENARE, L. F. de. *Notas dominicais tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818*. Recife: Empresa do Jornal do Recife, 1906.

Bibliografia

ALDEN, Dauril; MILLER, Joseph. Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831. *The Journal of Interdisciplinary History*, v. 18, n. 2, p. 195-224, 1987.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724-c. 1752). *História*, São Paulo, v. 37, p. 1-31, 2018.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. Uma família negreira entre Pernambuco, África e Portugal: os Sacoto e o negócio de escravos no Atlântico do século XVIII. In: ACIOLI, Gustavo; CLEMENTINO, Kleber (org.). *Um continente, vários mundos: sujeitos, fronteiras e instituições nos espaços coloniais sul-americanos (séculos XVI-XIX)*. Recife: Editora UFPE, 2024. p. 59-109.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de; BEZERRA, Janaína dos Santos. Os filhos da roda: instituição e escravidão de crianças expostas na casa da roda do Recife, c. 1770-c.1829. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 55, p. 149-176, 2017.

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Brasília, DF: Senado Federal: Conselho Federal, 2002.

CAMPBELL, Gwyn; MIERS, Suzanne; MILLER, Joseph. Children in European systems of slavery: introduction. *Slavery and Abolition*, London, v. 27, n. 2, p. 163-182, 2006.

CANDIDO, Mariana Pinho. *Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela, 1780-1850*. México, D. F.: El Colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África, 2011.

CARVALHO, Marcus J. M. de. A rápida viagem dos “berçários infernais” e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois 1831. In: XAVIER, Regina Célia Lima; OSÓRIO, Helen (org.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho*

compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil. São Leopoldo: Oikos, 2018. p 126-164.

DIAS, Jill R. Famine and disease in the history of Angola, c. 1830-1930. *The Journal of African History*, n. 22, p. 349-378, 1981.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven; London: Yale University Press, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

GÓES, José Roberto de; FLORENTINO, Manolo. Crianças escravas, crianças dos escravos. In: DEL PRIORE, Mary (org.). *História das crianças no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2010.

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

LARA, Silvia Hunold. Blowin' in the Wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil. *Projeto História Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, n. 12, p. 43-56, 1995.

LOVEJOY, Paul. The children of slavery – the transatlantic phase. *Slavery and Abolition*, London, v. 27, n. 2, p. 197-217, 2006.

MILLER, Joseph C. The significance of drought, disease and famine in the agriculturally marginal zones of West-Central Africa. *The Journal of African History*, n. 23, p. 17-61, 1982.

MILLER, Joseph C. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.

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

SILVA JÚNIOR, Carlos F. da. A Bahia e a Costa da Mina no alvorecer da Segunda Escravidão (c. 1810-1831). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 65, p. 91-147, 2022.

SILVA, Daniel B. Domingues da. *The Atlantic slave trade: from West Central Africa, 1780-1867*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

SILVA, Daniel B.; ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, David. RICHARDSON, David (org.). *Extending the frontiers: essays on the New Transatlantic Slave Database*. Yale University Press, 2008. p. 95-129.

SOARES, Mariza de Carvalho. A conversão dos escravos africanos e a questão do gentilismo nas Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia. In: FEITLER,

Bruno; SOUZA, Evergton Sales (org.). *A igreja no Brasil: normas e práticas durante a vigência das Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*. São Paulo: Editora Unifesp, 2011. p. 303-321.

SOARES, Mariza de Carvalho. O comércio “português/brasileiro” de escravos no Transatlantic Slave Trade Database. *Almanack*, Guarulhos, n. 22, p. 551-568, 2019.

TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e produção da história*. Rio de Janeiro: Cobogó, 2024.

VALENCIA VILLA, Carlos; FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. *História*, São Paulo, v. 35, p. 1-20, 2016.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.