

estudos econômicos



DEMOGRAFIA DA ESCRAVIDÃO

HERBERT S. KLEIN

A Demografia do Tráfico Atlântico de Escravos para o Brasil

JOÃO LUÍS R. FRAGOSO & MANOLO G. FLORENTINO

*Marcelino, Filho de Inocência Crioula, Neto de Joana Cabinda:
Um Estudo sobre Famílias Escravas em Paraíba do Sul (1835-1872)*

PETER L. EISENBERG

Ficando Livre: As Alforrias em Campinas no Século XIX

ROBERT W. SLENES

*Escravidão e Família: Padrões de Casamento e Estabilidade
Familiar numa Comunidade Escrava (Campinas, Século XIX)*

ALIDA C. METCALF

*Vida Familiar dos Escravos em São Paulo no Século Dezoito:
O Caso de Santana de Parnaíba*

IRACI COSTA, ROBERT SLENES & STUART SCHWARTZ

A Família Escrava em Lorena (1801)

HORACIO GUTIÉRREZ

Demografia Escrava numa Economia Não-Exportadora: Paraná, 1800-1830

VOLUME 17 – NÚMERO 2 – 1987

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS – USP

A Demografia do Tráfico Atlântico de Escravos para o Brasil

HERBERT S. KLEIN

Resumo

Levantam-se questões relativas ao tráfico de escravos, responsável pela entrada de mais de quatro milhões de africanos no Brasil, em trezentos anos. Apresenta-se a bibliografia existente sobre o tema desde o século XIX, com ênfase nos trabalhos desenvolvidos após 1960. A demografia do tráfico é estudada em relação a diversos pontos: a estimativa do número total de africanos transportados para o Brasil, a mortalidade ocorrida durante as viagens e o volume e importância do tráfico interno. Indicam-se novos temas de estudo, como a mortalidade dos escravos recém-chegados ao Brasil e os aspectos comerciais do tráfico.

Abstract

This work raises questions about the slave trade, which introduced more than four million Africans into the Brazilian population over 300 years. The bibliography on the subject is presented, starting from the nineteenth century and emphasizing the works written after 1960. Several aspects of the demography of the trade are studied: the estimate of the total number of Africans shipped to Brazil, the mortality in the Middle Passage, the magnitude and importance of the internal slave trade. New topics of study are suggested, such as the mortality among the slaves newly arrived in Brazil and the commercial aspects of the slave trade.

O tráfico atlântico de escravos teve um profundo impacto sobre o crescimento da população brasileira. No espaço de trezentos anos, navios negreiros trouxeram mais de quatro milhões de africanos para os portos brasileiros e, por ocasião do primeiro censo nacional em 1872, africanos e seus descendentes, livres e escravos, perfaziam 58% do total da população do país⁽¹⁾. Entretanto, apesar da importância do trá-

O autor é professor da Columbia University. Tradução de Laura T. Motta, do original: "The Demography of the Atlantic Slave Trade to Brazil".

(1) MERRICK & GRAHAM (1979, p. 29). A estimativa de 4 milhões é extraída das tabelas 1 e 2. Sobre as várias estimativas que têm sido apresentadas para o tráfico de escravos brasileiro, ver CONRAD (1985, p. 35-43).

fico de escravos para a evolução demográfica da população brasileira, até bem pouco tempo o conhecimento sobre o assunto era relativamente pequeno.

O estudo sistemático do tráfico atlântico de escravos teve início no final do século dezenove, com os trabalhos dos abolicionistas ingleses. Na tentativa de impugnar a viabilidade econômica e a desumanidade daquele comércio, eles procuraram determinar as dimensões básicas da migração transatlântica forçada de africanos, os índices de mortalidade de escravos e tripulações e o impacto econômico relativo entre as economias africana e americana. Também o Parlamento inglês foi chamado para legislar sobre o tráfico nas décadas de 1780 e 1790, daí resultando o primeiro estudo sistemático de material estatístico sobre o tráfico pelos órgãos governamentais britânicos, a qual perduraria até meados do século dezenove. Enquanto no século dezoito a preocupação dos parlamentares ingleses era o estudo de suas próprias práticas no tráfico, após 1814 passaram a concentrar-se fundamentalmente no comércio de escravos para o Brasil⁽²⁾.

Apesar desse interesse inicial na mecânica do comércio de escravos africanos, o estudo significativo do tráfico atlântico só teve início no século vinte, com trabalhos de estudiosos franceses e norte-americanos. Gaston-Martin e Padre Rinchon, na França, e Elizabeth Donnan, nos Estados Unidos, reuniram nas décadas de 1920 e 1930 um conjunto substancial do material arquivístico disponível sobre o tráfico nos arquivos franceses e ingleses (RINCHON, 1929; DONNAN, 1930 e GASTON-MARTIN, 1934). Esse conjunto, aliado ao notável trabalho inicial de Gaston-Martin, foram os alicerces do estudo moderno do tráfico de escravos no período pós-Segunda Guerra Mundial (GASTON-MARTIN, 1931). No caso do Brasil, a coleta de documentos teve início um pouco mais tarde, na década de 1940, quando começou um pressivo trabalho arquivístico (LOPES, 1944 e GOULART, 1949).

Foram, porém, o desenvolvimento da nova área de História Africana e o despertar do interesse na história afro-americana, nas décadas de 1950 e 1960, que finalmente impulsionaram substancialmente esse campo de estudos. Embora muitos estudiosos estivessem começando a examinar vários aspectos do tráfico sob as perspectivas africana, européia e americana, foi o trabalho de Philip Curtin que acelerou e suscitou um renovado interesse, através de sua tentativa de estimar o volume do tráfico. Em 1969 esse autor publicou suas conclusões em *The Atlantic Slave Trade: A Census*, uma sofisticada análise metodológica das fontes já publicadas, utilizando o que havia de mais recente em teoria demográfica. Curtin refutou, com sucesso, todas as estimativas anteriores sobre o volume total do tráfico africano para a Europa, as Ilhas Atlânticas e a América no período compreendido entre as décadas de 1840 a 1860. Apresentou, então, suas próprias estimativas, fundamentadas em u

(2) Grande parte desse material quantitativo só foi publicada recentemente. O único conjunto de dados disponível até a década de 1960 consistia nas relações que o Foreign Office britânico publicou para o período de 1817 a 1843, que se encontram em *Parliamentary Papers*, XLIX(73):593-633, 1845. Esse conjunto de dados foi utilizado originalmente por Curtin, em seu trabalho de 1969, citado adiante, e posteriormente atualizado por Klein com base nas relações de desembarques no porto do Rio de Janeiro, publicada nos jornais daquela província para o período até 1830. Ver KLEIN (1973). Posteriormente as relações foram refinadas por David Eltis e completadas com mais informações provenientes de arquivos públicos oficiais.

série de hipóteses e argumentos claramente explicitados, que por sua vez tornaram-se a base de grande parte das críticas sobre seus próprios números. Apesar de concentrar-se no problema do número de africanos embarcados, Curtin abordou ligeiramente muitos temas que se tornariam tópicos fundamentais de estudos subsequentes. A evolução demográfica das populações escravas americanas, bem como a mortalidade durante a travessia atlântica foram preocupações básicas do autor, pois constituíam-se nos fatores primordiais para as estimativas sobre o número de africanos transportados, para os quais, na época, não havia dados disponíveis. Curtin chegou também a mencionar, embora não desenvolvendo por completo, alguns dos assuntos que seriam posteriormente objeto de muito interesse, em termos de crescimento da população africana e interesses europeus no tráfico.

A estimativa de Curtin de 8 a 11 milhões de africanos transportados foi o que provocou resposta mais imediata entre os estudiosos e gerou intensas buscas de novos dados e fontes para refutar seus números. Foi essa pesquisa internacional dos arquivos europeus, americanos e africanos à procura dos dados existentes sobre as viagens de navios negreiros que conduziu a uma nova era de pesquisa e análise acerca do tráfico atlântico de escravos⁽³⁾. Uma vez disponível esse novo material, muitos debates anteriores puderam ser diretamente abordados pela primeira vez de forma sistemática e foi possível levantar questões novas, mais complexas e sofisticadas acerca da história econômica, social e mesmo política dessa migração oceânica em massa de seres humanos⁽⁴⁾. Essa efusão internacional de novos estudos realizados por historiadores e economistas na Europa, África e América conduziu à criação de uma nova área fundamental de pesquisa. O estudo do tráfico de escravos, que combina as disciplinas demografia, economia e história e serve-se de instrumentos tão diferentes quanto a tradição oral e a análise quantitativa computadorizada, deu origem a um grande número de publicações, as quais fizeram dessa área uma das mais ativas e produtivas da investigação histórica moderna⁽⁵⁾.

As questões abordadas agrupam-se em torno de uma série de temas. Embora nem sempre estritamente autônomas em seus campos de interesse, essas principais áreas de pesquisa e debate podem ser aproximadamente divididas em: questões relativas à economia do tráfico e custos e benefícios dos participantes; causas e conseqüências da abolição do tráfico no final dos séculos dezoito e dezenove; e, finalmente, a história demográfica dos africanos transportados e seu impacto sobre a mudança nas populações da região de origem e no Novo Mundo. É nesta última

(3) Publicações recentes de novo material arquivístico incluíram o monumental estudo do tráfico francês por METTAS (1978-1984); e relações mais completas para a Virgínia por MINCHINTON *et al* (1984).

(4) O mais ambicioso desses estudos é a tese recente de ALENCASTRO (1985).

(5) Além das várias obras citadas em outras notas deste artigo, há também os volumes editados por ENGERMAN & GENOVESE (1975); ANSTEY & HAIR (1976); *Historical Society of Lancashire and Cheshire, Occasional Papers*, vol. 2; ELTIS & WALVIN (1981); INIKORI (1982) e o número especial da *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer* (1975). Vários artigos foram também publicados nos últimos cinco anos em *Economic History Review*; *Journal of Economic History* e *Journal of African History*.

área que se concentra este artigo, especialmente no que diz respeito à história demográfica do Brasil.

As questões demográficas sobre o tráfico dividem-se em uma série de tópicos dos quais somente alguns têm sido abordados pela literatura recente. A primeira questão, de fundamental interesse para Curtin e seus críticos, foi estimar o número total de africanos transportados. No caso do Brasil, tem havido poucas mudanças significativas nas estimativas para o período anterior a 1789 fornecidas por (ver tabela 1). Até o presente não se fez um estudo expressivo do tráfico brasileiro apoiado nas fontes dos séculos dezesseis e dezessete, e as estimativas para o século dezoito são baseadas nas bem fundamentadas descobertas arquivísticas de Maurício Goulart (ver tabelas 1 e 3). Entretanto, ocorreram revisões importantes dos dados do autor para o período pós-1780, especialmente os que se referem aos registros do cônsul inglês para o período posterior a 1817. Esses dados foram acrescentados por Herbert S. Klein, através de estudos comparativos das publicações e registros de desembarques de navios no século dezenove, e por novas pesquisas

TABELA 1

ESTIMATIVAS DOS AFRICANOS DESEMBARCADOS NO BRASIL, 1531-1780

Período	nº de Africanos	Média Anual	% do total de desembarcos nas Américas, por século
1531-1575	10.000	222	
1576-1600	40.000	1.600	22
1601-1625	100.000	4.000	
1626-1650	100.000	4.000	
1651-1670	185.000	7.400	
1676-1700	175.000	7.000	43
1701-1710	157.300	15.730	
1711-1720	139.000	13.900	
1721-1730	146.300	14.630	
1731-1740	166.100	16.610	
1741-1750	185.100	18.510	
1751-1760	169.400	16.940	
1761-1770	164.600	16.460	
1771-1780	161.300	16.130	30
Total	1.895.500		33

Nota: (*) Excluídos os africanos embarcados para a Europa ou Ilhas Atlânticas, cujo número é significativo nas no século dezesseis.

Fonte: CURTIN (1969, tab. 33 - p. 116; tab. 34 - p. 119 e tab. 65 - p. 216).

TABELA 2

ESTIMATIVAS DOS AFRICANOS DESEMBARCADOS NO BRASIL, 1781-1855

Quinquênio	Sul da Bahia	Bahia	Norte da Bahia	Total	Média Anual por década
1781-1785	34.800	n.a.	28.300	(63.100)	
1786-1790	44.800	20.300	32.700	97.800	(16.900)
1791-1795	47.600	34.300	43.100	125.000	
1796-1800	45.100	36.200	27.400	108.700	23.370
1801-1805	50.100	36.300	31.500	117.900	
1806-1810	58.300	39.100	26.100	123.500	24.140
1811-1815	78.700	36.400	24.300	139.400	
1816-1820	95.700	34.300	58.300	188.300	32.770
1821-1825	120.100	23.700	37.400	181.200	
1826-1830	176.100	47.900	26.200	250.200	43.140
1831-1835	57.800	16.700	19.200	93.700	
1836-1840	202.800	15.800	22.000	240.600	33.430
1841-1845	90.800	21.100	9.000	120.900	
1846-1850	208.900	45.000	3.600	257.500	37.840
1851-1853 (*)	3.300	1.900	900	6.100	
Total	1.314.900	409.000	390.000	2.113.900	

Notas: (*) Não houve desembarques entre 1853-1855; um navio com 300 escravos aparentemente aportou no Rio de Janeiro em 1856.

Fonte: ELTIS (1987b).

quivo realizadas por David Eltis no British Public Record Office (ELTIS, 1987b). Este autor, por sua vez, utilizou as pesquisas nos arquivos portugueses e angolanos feitas por Klein e Miller sobre o tráfico de Luanda (MILLER, 1975), incorporando-as às suas descobertas. Os resultados dessas estimativas são apresentados nas tabelas 1 e 2.

Os números das tabelas 1 e 2 tornam evidente, principalmente, o crescimento de longo prazo do tráfico entre os séculos dezesseis e dezenove. Sem dúvida foi o Brasil a principal região de desembarque de escravos africanos nas Américas, com um terço do total desembarcado antes de 1780 e provavelmente dois terços após essa data. Portugal, além disso, foi o mais antigo traficante de escravos e os navios negreiros destinados ao Brasil estiveram entre os primeiros a singrar águas americanas e ou últimos a abandonar a prática do tráfico. Enquanto Curtin fez suas estimativas do crescimento no período pré-1700 relacionarem-se às mudanças na economia bra-

sileira, as estimativas pós-1700 são mais diretamente baseadas em fontes arqui- cas e, portanto, podem revelar algumas relações entre mudança econômica e c oxo de escravos africanos para a América.

O Índice de movimento de escravos parece, ao mesmo tempo, confirmar algu- das hipóteses tradicionais e refutar outras. Assim, o fluxo de escravos ao fina século dezoito e início do dezenove aparenta ser realmente indiferente à chan "crise" do antigo sistema colonial, muito discutida por historiadores brasileiros (VAIS, 1979). Entretanto, parece haver, de fato, um aumento significativo nas ir- tações de escravos relacionado ao revivescimento da tradicional economia açu- ra no Brasil quando, após 1790, São Domingos deixa de ser um dos maiores cor- tidores na produção de açúcar. Esse fato, aliado ao contínuo crescimento da ec- mia diversificada de Minas Gerais, foram provavelmente os fatores fundamentais ra o acentuado crescimento dos desembarques de escravos no início do século zenove. Intervalos ou declínios mais agudos ao longo desse século, contudo, p- cem ter sido provocados por tentativas do governo de controlar o tráfico. Assiu boom no final da década de 1820 relaciona-se às ameaças de abolição do trá- em 1830, da mesma forma que nos primeiros cinco anos da nova década há uma queda abrupta devida à preocupação dos importadores com seus direitos leg- Na década de 1840 ocorreram bruscas flutuações do tráfico, o qual apresentou último grande aumento pouco antes de sua extinção definitiva em 1850.

Tudo isso parece sugerir que os mercados regionais de escravos no Brasil e tão variados que o declínio da demanda em um deles era compensado pelo aun- to da compra de africanos em outros. Assim, o tráfico permaneceu marcadam- estável no século dezoito, cresceu no século dezenove com a recuperação da e- nomia açucareira brasileira, após o declínio do Haiti e o início da economia café. Finalmente, os dados regionais sobre portos de entrada (ver tabela 2) mostra- crescente importância do Rio de Janeiro como importador de escravos. Essa f- maior região de desembarque de africanos no final do século dezoito e, por volta- década de 1810, absorvia mais da metade dos africanos desembarcados no Br- Isso reflete o contínuo crescimento dos mercados internos de Minas Gerais, t- como o lento mas firme desenvolvimento da agricultura baseada no trabalho escr- no interior das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo.

As estimativas anuais relativamente precisas para o número de escravos des- barcados no Brasil são também encontradas para os escravos que deixaram a Áf- no mesmo período⁽⁶⁾. Infelizmente, porém, a verdadeira comparação entre as zo- de origem e as receptoras não está tão desenvolvida quanto aquelas estimati- Existem, naturalmente, alguns estudos muito bem elaborados sobre a relação er- certos portos brasileiros e regiões da África⁽⁷⁾, mas só se encontram dados expre-

(6) O melhor entre os estudos gerais recentes sobre as regiões exportadoras encontra-se em LOVE (1982 e 1983).

(7) O mais completo desses estudos é VERGER (1968); ver também CUNHA (1985). Para o Rio de Jan- ver REBELO (1970).

TABELA 3

ESTIMATIVAS DAS ORIGENS REGIONAIS DOS ESCRAVOS
AFRICANOS DESEMBARCADOS NO BRASIL, 1701-1810

Década	Costa da Mina	Angola	Total
1701-1710	87.700	70.000	153.700
1711-1720	83.700	55.300	139.000
1721-1730	79.200	67.100	146.300
1731-1740	56.800	109.300	166.100
1741-1750	55.000	130.100	185.100
1751-1760	45.900	123.500	169.400
1761-1770	38.700	125.900	164.600
1771-1780	29.800	131.500	161.300
1781-1790	24.200	153.900	178.100
1791-1800	53.600	168.000	221.600
1801-1810	54.900	151.300	206.200
Total	605.500	1.285.900	1.891.400

Fonte: Estimativas de CURTIN (1969, tab. 62 - p. 207), baseadas em dados arquivísticos publicados por GOU-LART (1ª ed. 1949; 3ª ed. 1975, p. 203-209) e que foram modificados por BIRMINGHAM (1966, p. 137, 141 e 154).

vos para o período pós-1700. Parecer-nos-ia, entretanto, que os padrões desenvolvidos para esse período, com exceção do caso da África Oriental, não são tão diferentes dos anteriores a 1700⁽⁸⁾.

Contrariamente ao que ocorreu na maioria das outras regiões que praticavam o tráfico, os navios negreiros brasileiros dirigiam-se principalmente a zonas de controle português na África ou, como no caso particular da Costa da Mina, a regiões previamente influenciadas pelos portugueses. Ademais, devido a condições de navegação, desenvolveram-se estreitas conexões entre dois importantes portos do tráfico, Bahia e Rio de Janeiro, e algumas áreas especiais da África. Assim, a região do Golfo de Benin foi a principal fornecedora de escravos para a Bahia e a região do Congo-Angola (e posteriormente Moçambique) supriu de escravos especialmente o

(8) Os dados da Bahia somente mostram navios partindo para a África e transportando fumo de produção local para exportação. Entre 1678 e 1815, zarparam 1.731 desses navios com destino à Costa da Mina, em contraste com apenas 39 rumo a Angola-Congo. (VERGER, 1968, p. 653-654). Outros dados corroboram a relação especial entre Costa da Mina e Bahia. Dos escravos africanos residentes em 9 engenhos baianos em 1739, 82% eram provenientes de Costa da Mina e apenas 18% de Angola (SCHWARTZ, 1986, p. 348).

TABELA 4

DESTINAÇÃO DOS ESCRAVOS AFRICANOS
EMBARCADOS NO PORTO DE LUANDA, 1723-1771

Porto Brasileiro	Número de Adult
Rio de Janeiro	104.170
Bahia	55.696
Pernambuco	37.092
Maranhão	2.570
Pará	2.161
Colônia de Sacramento	1.569
Santos	474
desconhecido	172
Total	203.904

Fonte: KLEIN (1987, p. 32).

Rio de Janeiro e as regiões interioranas centrais do Brasil. Isso não significa que houve desembarques de escravos da Costa da Mina no Rio de Janeiro, ou que escravos provenientes de Luanda nunca se destinaram a Salvador, pois todas as regiões da África forneceram escravos a todos os portos importadores do Brasil. Contudo, ao contrário de quase todas as outras regiões importadoras da América do Brasil desenvolveu relações centenárias com regiões africanas fixas, o que fez com que o relacionamento afro-brasileiro muito mais estreito e coerente do que em qualquer outra conexão afro-americana.

Infelizmente, mesmo para após 1700, os dados disponíveis são ainda bastante fragmentários. Os melhores números globais para o século dezoito foram reunidos por Maurício Goulart e posteriormente modificados por Curtin com base nas pesquisas dos arquivos portugueses e africanos realizadas por Birmingham (ver tabela 4). Essa tabela evidencia a natureza altamente estável do fornecimento de escravos da Costa da Mina e o espantoso crescimento do movimento de escravos angolares no século dezoito, o qual foi, em grande medida, um reflexo do desenvolvimento recente dos mercados de escravos no centro e no sul do Brasil.

Segmentos menores do tráfico do século dezoito e início do século dezoenove foram examinados por outros estudiosos, mostrando novamente uma tendência para o envio de escravos congo-angolanos para o Rio de Janeiro e os da Costa da Mina para a Bahia e os portos do norte. Essa tendência evidencia-se até mesmo em

TABELA 5

ESCRAVOS AFRICANOS TRANSPORTADOS AO BRASIL
PELAS COMPANHIAS POMBALINAS, POR PORTOS DE EMIGRAÇÃO
AFRICANOS E PORTOS DE ENTRADA BRASILEIROS, 1756-1788

Portos Africanos	Portos Brasileiros			
	Pernambuco	Pará	Maranhão	R.de Janeiro
Cacheu		4.698	4.545	
Bissau		4.481	5.841	
Cabo Verde		40	36	5
Serra Leoa		76	107	
Costa da Mina	6.050			
Angola	41.557	5.318	808	329
Benguela		1.074	470	1.881
Total	47.609	15.687	11.807	2.215

Fonte: CARREIRA (1969, p. 100 e 263). Embora alguns desses números tenham sido revisados em uma segunda edição (Lisboa, 1983), a primeira edição fornece tabelas mais discriminadas e menos erros de adição, razão pela qual utilizei-me da apresentação original.

escravos embarcados em Luanda no período de 1723 a 1771 (ver tabela 4) e nos transportados pelas duas companhias pombalinas no mesmo período (ver tabela 5). Também os dados do século dezanove, baseados em listas de arquivos e jornais para o porto do Rio de Janeiro, tornam clara a tendência acima mencionada (ver tabela 6). Estes dados mostram, inclusive, os primeiros desembarques provenientes de Moçambique, que só começou a enviar sistematicamente escravos para o tráfico atlântico na última década do século dezoito.

As informações disponíveis sobre idade e sexo dos escravos desembarcados são menos completas para o tráfico com destino ao Brasil, em comparação com a maioria das outras rotas principais. Nesse aspecto, os dados relativos às crianças são muito melhores que os concernentes às mulheres. Infelizmente, as distinções de idade entre as crianças não estão claramente definidas, especialmente entre "crias de pé", que às vezes eram relacionadas em separado como um só grupo, às vezes divididas em dois grupos, aquelas pelas quais se pagava "meyo direito" e as que eram "livres" de imposto ou, finalmente, agrupadas juntamente com as "crias de peito"⁽⁹⁾. Primeiramente, englobando-se todas as crianças independentemente das ca-

(9) Até 1738, os funcionários responsáveis pelos impostos régios em Luanda, por exemplo, agrupavam todas

TABELA 6

ORIGEM DOS ESCRAVOS AFRICANOS DESEMBARCADOS
NO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1795-1811; 1825-1830

Região/Porto Africano	1795 - 1811	1825 - 1830
África Ocidental	<u>2.761</u>	
São Tome	1.198	
Costa da Mina	934	
Calabar	629	
Sudoeste Africano	<u>155.385</u>	<u>132.472</u>
Malembo	452	5.479
Cabinda	5.020	39.452
Rio Zaire (Congo)	549	6.007
Ambriz		20.934
Luanda	73.689	38.940
Benguela	75.675	21.660
Sudeste Africano	<u>4.079</u>	<u>48.648</u>
Lourenço Marques		4.031
Inhambane		3.408
Quelimaine		15.608
Moçambique	4.079	25.601
Total	162.225	181.120

Fonte: KLEIN (1978, p. 56-77).

--- as crianças em uma só categoria (crias). Naquele ano, distinguiram entre "de pé" e "de peito". Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Angola, caixa 21, mapa datado de 19/II/1739. Na década de 1760 começaram a separar as crias "de pé" entre as denominadas "meio direito" (ou de meio imposto) e as isentas de imposto. AHU, Angola, Caixa 29, mapa datado de 14/II/1763.

tegorias, para Luanda e Benguela em alguns anos do século dezoito em que elas foram relacionadas separadamente, fica evidente que as crianças eram um componente muito pequeno da migração total. No período de 1726 a 1769 (com alguns anos não considerados), o total de crianças era de 9.871 e o de adultos 176.775, o que significa que as crianças de todas as categorias representavam apenas 5% dos escravos trazidos ao Brasil. Para Benguela, de 1738 a 1753 e 1762 a 1800, quando um total de 254.012 africanos partiram desse porto no sul da África rumo ao Brasil, havia somente 2.171 crianças registradas a bordo, ou seja, menos de 1% (KLEIN, 1978, p. 28, 255-256).

Divisões mais detalhadas para alguns anos escolhidos mostram alguma variação, mas o padrão global não é acentuadamente diferente. Em dois dos períodos com divisões detalhadas das crianças para os portos de Luanda e Benguela em meados do século dezoito, elas representaram, respectivamente, entre 1% e 7% dos escravos embarcados para o Brasil (ver tabela 7). Em outros anos, incluindo-se todos os adolescentes (como nos dados da tabela 8), a taxa pode atingir até 20%, mas não muito além disso. Nesse aspecto, portanto, o tráfico de escravos para o Brasil pouco diferiu daquele para outros países (KLEIN, 1983, p. 29-38).

TABELA 7

FAIXAS ETÁRIAS DOS ESCRAVOS EMBARCADOS NOS PORTOS
DE LUANDA (1750-1757) E BENGUELA (1762-1767)

Portos	Adultos	Crias de Pê	Crias de Peito	Totais
Luanda	74.353	4.438	906	79.697
Benguela	29.116	78	276	29.470
Total	103.469	4.516	1.182	109.167

Fonte: KLEIN (1978, tab. A.2 e A.3).

As informações sobre mulheres são mais limitadas que sobre as crianças. A única divisão detalhada por sexo, atualmente disponível na literatura, é a relação revisada dos escravos comprados pela Companhia do Grão-Pará para venda no Brasil em meados do século dezoito, efetuada por Antonio Carreira (ver tabela 8). A razão de masculinidade para esse grupo como um todo (excluindo as crias de peito) era de 166 homens para 100 mulheres, com maior predomínio do sexo masculino na faixa dos adultos (179 homens para 100 mulheres) do que na das crianças (124 meninos para 100 meninas). Esse percentual de cerca de 38% de mulheres no total dos escravos

comprados aproximava-se do padrão da maioria das migrações de africanos América devidas ao tráfico⁽¹⁰⁾. É interessante observar que essa razão de m nidade é também bastante próxima à dos africanos residentes no Brasil seg censo de 1872, o qual computou 138.560 escravos africanos, com a razão de sexo masculino para 100 do sexo feminino. Considerando-se o total de resi africanos livres (44.580) e escravos, a razão era de 170 do sexo masculino pa do sexo feminino⁽¹¹⁾. Portanto, uma geração após a extinção do tráfico, o de brio dos sexos entre os imigrantes africanos era ainda semelhante ao padrão fico em meados do século dezoito.

TABELA 8

SEXO E IDADE DOS ESCRAVOS AFRICANOS COMPRADOS PELA COMPANHIA DE GRÃO-PARÁ E MARANHÃO PARA ENVIO AO BRASIL, 1756-1

Faixas Etárias	Sexo Masculino	Sexo Feminino	
Adultos	14.795	8.253	2
Adolescentes	3.045	2.465	
Crias (de peito)			
Total	17.840	10.718	2

Fonte: CARREIRA (1983b, p. 90). Essa é uma segunda edição, rebatizada, do estudo de 1979 sobre o escravos, com mais dados sobre os sexos para esta companhia, em comparação com a primeira

Tais distorções em termos de idade e sexo implicam que o grupo típico de nos desembarcados no Brasil era, em geral, incapaz de reproduzir-se, de mo a população escrava total só podia ser mantida por meio de importações cons Em estimativa recente da população brasileira em 1798 e 1872, os econc Merrick e Douglas afirmam que a população escrava declinou de 1.582.00 1.510.810 nesse período de 75 anos (MERRICK & GRAHAM, 1979, p. 29)⁽¹²⁾

(10) Jean Mettas constatou que em média cerca de 40% dos escravos embarcados da África Ocider Brasil no final do século dezoito eram mulheres, o que, em sua opinião, estava ligeiramente acir drão da maior parte das outras rotas do tráfico (METTAS, 1975, p. 352).

(11) Brasil, Diretoria Geral de Estadística. *Recenseamento geral da população do Brasil... 1872, r "Império do Brasil"*.

(12) Esse declínio representa uma taxa anual de crescimento negativa de -0,06%.

queda ocorreu apesar da importação de mais de 23.000 escravos por ano nos primeiros cinquenta anos do período. Ou seja, em média, o tráfico aumentava a população escrava em cerca de 1,5% ao ano até a década de 1850. Contudo, no final do período, a população total havia diminuído em mais de 4%.

A explicação desse declínio tem pouca relação com as condições de vida e trabalho no Brasil. Embora seja verdade que as taxas de mortalidade entre os escravos foram sempre as mais elevadas dentre todos os grupos, foram principalmente a estrutura demográfica da população introduzida no país através do tráfico atlântico e a relativamente alta taxa de mudança de condição escrava para livre entre mulheres e crianças que determinaram a incapacidade de reproduzir-se verificada na população escrava brasileira. Uma vez que um número relativamente menor de mulheres cruzavam o Atlântico, a maioria das quais já se encontrava em idade fértil e normalmente chegava sem filhos, elas possuíam um potencial de reprodução reduzido. Essas mulheres podiam manter seu número através da reprodução, mas não o número total de pessoas com quem eram trazidas. Adicionalmente, os africanos apresentavam taxa bruta de mortalidade mais alta em comparação à população escrava crioula, devido ao desequilíbrio etário. Como os homens e mulheres trazidos da África já eram adultos, a média de idade da população africana no Brasil era muito mais alta que a da população nativa e, conseqüentemente, a taxa de mortalidade por 1000 era muito mais elevada para africanos que para crioulos⁽¹³⁾.

As distorções de idade e sexo dos escravos trazidos da África, portanto, determinaram que enquanto o tráfico introduzisse na população um grande número de imigrantes essa população como um todo não poderia reproduzir-se. Houve, provavelmente, uma taxa de reprodução positiva (mais nascimentos que mortes) entre os crioulos. Contudo, enquanto os africanos constituíam um segmento muito significativo da população escrava, a taxa de crescimento global dessa população foi negativa. Assim, o estoque de 1,5 milhões de escravos existente no final do século dezoito só poderia ser mantido a esse nível em 1872 através da importação de cerca de 1,8 milhões de africanos durante esse período⁽¹⁴⁾.

A esse problema da reprodução da população escrava brasileira acrescentou-se o fato de que o Brasil apresentou uma das mais altas taxas de manumissão da América⁽¹⁵⁾. Essa saída dos libertos da composição da população escrava, tanto quanto a entrada dos africanos desembarcados, também provocou distorções em termos de idade e sexo. Entre os escravos recém-alforriados a tendência era de haver mais mulheres do que homens, e as crianças eram em grande número⁽¹⁶⁾. Isso implica

(13) Exemplo típico da estrutura etária desequilibrada dos africanos no Brasil foi encontrado entre os 1.131 africanos residentes em Vila Rica em 1804. Apenas 9% dos africanos tinham 19 anos ou menos, comparando com 45% da população crioula encontrada nessa faixa etária (COSTA, 1981, p. 103 e 249).

(14) Para uma discussão da literatura sobre o tema da reprodução escrava na América, ver os dois artigos de KLEIN & ENGEMAN (1984, p. 208-227 e 1978).

(15) Ver KLEIN (1978, p. 3-27) e apêndices em COHEN & GREENE (1972).

(16) O processo de manumissão no Brasil é o melhor estudado entre os da América. Ver MATTOSO (1976 e 1979); SCHWARTZ (1974) e KIERNAN (1976).

que o potencial de reprodução da população escrava residente reduzia-se ainda mais com a eliminação de mulheres adultas e meninas da força de trabalho escrava. Essa distorção na idade e sexo dos alforriados contribui, por sua vez, para explicar porque a população de cor livre no Brasil cresceu a taxas elevadíssimas, aumentando no mesmo período de 1798 a 1872 cerca de dez vezes (extraordinários 3,1% ao ano), ou seja, de 406.000 para 4.245.428 pessoas.

Embora menos diretamente relevante para a questão mais ampla do crescimento e declínio populacional, também tem havido muitas discussões na literatura sobre a mortalidade no tráfico de escravos para o Brasil. Possuindo um conjunto incomumente completo de registros da mortalidade experimentada no tráfico, especialmente no tocante aos navios com destino ao Rio de Janeiro, o tráfico brasileiro tornou-se área fundamental de estudo e debates no que respeita às questões das taxas e causas da mortalidade entre os africanos.

Ao tratar desse assunto complexo e muito discutido, certas constatações gerais devem ser consideradas. A primeira e mais importante é que a mortalidade variou amplamente entre os navios, inclusive em termos de um mesmo navio repetindo uma rota em igual período de tempo. Tal era a natureza aleatória da mortalidade que mesmo capitães de navios, que em média conviviam com baixas taxas de mortalidade, podiam deparar-se em uma viagem com uma epidemia e enfrentar taxas astronômicamente elevadas de mortes. Portanto, as taxas médias de mortalidade fornecidas para o conjunto do tráfico apresentam, em geral, desvios-padrão muito altos em relação a esses números médios. A partir desse fato, fica também evidente que as taxas médias refletem mudanças de longo prazo nos padrões da mortalidade. À medida que as taxas médias declinam, também diminuem os desvios-padrão (ou seja, a distribuição da mortalidade na maioria dos navios também se torna menor e aproxima-se da taxa média).

Em segundo lugar, as taxas médias encontradas para a maioria dos tráficos no século dezoito mostram uma uniformidade surpreendente entre si. A essa constatação seguiu-se facilmente a descoberta da causa. Sabe-se que por volta do século dezoito os traficantes de escravos de todos os países usavam os mesmos tipos de navios negreiros e equipavam-se para o tráfico virtualmente do mesmo modo. Todos os traficantes utilizavam navios rápidos de tonelagem média (200 a 300 toneladas), carregavam provisões de água três vezes maior que a necessidade de uma viagem normal e incluíam grandes quantidades de comidas africanas nas refeições de bordo. Assim, todos eles compravam e usavam inhame, óleo de palma e arroz para alimentar seus escravos. Finalmente, quase todos, por volta do fim do século dezoito, vacinavam os escravos contra a varíola. Por essas razões, a mortalidade média nas rotas de tráfico da África Ocidental para a América, para todos os traficantes europeus, variou de 5% a 10% na maior parte da segunda metade do século dezoito.

Não só havia uma uniformidade na mortalidade entre os tráficos devida à maneira semelhante de transportar os escravos, mas também não se tem notícia de casos em que o capitão do navio deliberadamente provocasse taxas de mortalidade mais elevadas devido ao modo de transportar os escravos. Na literatura qualitativa tradi-

cional supôs-se que os escravos eram comprados a preços tão baixos na África que era lucrativo transportar um número maior do que o navio podia levar com segurança, aceitando-se qualquer nível de mortalidade, já que com somente alguns sobreviventes podiam-se auferir bons lucros. Essa teoria da superlotação foi muito aceita na literatura histórica tradicional. Contudo, o caso foi exatamente o oposto. Em primeiro lugar, os escravos não eram mercadoria barata na costa africana. Os europeus, na maioria das vezes, pagavam pelos escravos com tecidos importados da Ásia, armas e lingotes de ferro. O pagamento em bebidas e outras mercadorias diversas, supostamente "baratas", era secundário. Todos os estudos sobre custos das mercadorias do tráfico europeu indicam que os lucros foram diretamente afetados pelas taxas de mortalidade, e que taxas elevadas provocavam o prejuízo total, devido ao alto custo do pagamento pelos escravos.

Entretanto, uma prova ainda mais direta é dada pelos próprios dados sobre o tráfico, os quais não mostram correlação alguma entre escravos por tonelagem, ou escravos por espaço interno a bordo, e as verdadeiras taxas de mortalidade; em nenhum caso encontrou-se qualquer indicação de uma relação positiva entre esses elementos⁽¹⁷⁾. Existe, obviamente, uma relação entre a duração da viagem e a mortalidade, sendo o material relativo a Moçambique o mais explorado para testar tal hipótese. Na verdade, porém, se o tempo da viagem for considerado de forma comparativa, as taxas diárias de mortalidade nos tráficos de Angola e de Moçambique não são significativamente diferentes.

A mortalidade na maioria das rotas do tráfico brasileiro é apresentada na tabela 9. Parece claro que há algumas variações locais na mortalidade entre portos e ao longo do tempo, sendo particularmente curioso o caso de Benguela e Luanda. Afirmou-se que essa variação local nas taxas relacionava-se às condições africanas locais. Uma vez que os navios negreiros precisavam de vários meses para conseguir uma carga completa de escravos, as condições portuárias locais podiam afetar seriamente a saúde a bordo, mesmo após a partida do navio.

Resta ainda a questão quanto à importância de uma taxa de mortalidade de 5% a 10% para uma população adulta jovem e originalmente saudável. No século dezoito, soldados e criminosos enviados a terras distantes eram vitimados aproximadamente na mesma proporção no referente ao índice de mortalidade, assim como os imigrantes europeus na América. Entretanto, se a mesma taxa de mortalidade tivesse ocorrido em uma população camponesa da Europa Ocidental no século dezoito, durante período semelhante de um a três meses, isso equivaleria a uma mortalidade epidêmica. Portanto, se 5% a 10% é uma taxa baixa comparada com a apresentada pela literatura mais antiga (que freqüentemente mencionava taxas médias de mortalidade de 50%), é ainda extraordinariamente elevada para os padrões contemporâneos do século dezoito.

Uma nova área ainda em exploração é a propagação de doenças africanas por meio do tráfico de escravos. A malária, obviamente, é a mais notória entre as muitas

(17) Essa literatura é citada e analisada em GARLAND & KLEIN (1985).

TABELA 9

MORTALIDADE DOS ESCRAVOS NO TRÁFICO ATLÂNTICO,
DE PORTOS AFRICANOS ESCOLHIDOS PARA O RIO DE JANEIRO
NOS SÉCULOS DEZOITO E DEZENOVE

Porto/Região	Mortalidade Média (por 1000)	Desvio-Padrão (por 1000)	Nº de Navio
I. 1795-1811	<u>94</u>	<u>80</u>	<u>350</u> ^(*)
África Ocidental	63	28	7
Luanda	103	77	162
Benguela	74	63	165
Moçambique	234	135	13
II. 1825-1830	<u>66</u>	<u>69</u>	<u>388</u>
Portos do Congo	33	42	117
Ambriz	62	47	47
Luanda	71	46	84
Benguela	73	44	55
Moçambique	121	99	85

Nota: (*) Os totais incluem alguns navios de portos menos importantes, não relacionados separadamente.
Fonte: KLEIN (1978, p. 56 e 85).

doenças introduzidas na América pelo tráfico. Deve ser lembrado, também, que muitos africanos, após deixarem o navio negreiro, ainda eram portadores de doenças e estavam enfraquecidos pela experiência da viagem, e as taxas de mortalidade entre esses escravos recém-chegados era bastante alta nos primeiros meses de vida no Novo Mundo. Portanto, o tráfico trouxe novos imigrantes para a América, mas também introduziu novas doenças e foi, ele próprio, muitas vezes a causa da maior mortalidade experimentada pelos escravos recém-chegados.

Um último aspecto do tráfico, que recentemente tem recebido muita atenção no Brasil, é a questão do volume e importância do tráfico interno, principalmente após a extinção formal do tráfico atlântico em 1850. No Brasil, o tráfico nunca foi um movimento exclusivamente da África para esse país. Houve um próspero tráfico de reexportação de escravos destinados ao Brasil para as colônias espanholas nas regiões do Rio da Prata⁽¹⁸⁾. Existiu, também, um constante movimento de escravos africanos

(18) O clássico estudo sobre esse tópico está em: STUDER (1958); ver também GORBAN (1971).

nos e crioulos entre portos brasileiros, inclusive no apogeu do tráfico atlântico. Esse tráfico interno atuou no sentido de transferir o excesso de escravos de um mercado a outro ao longo da costa⁽¹⁹⁾. Mas a movimentação em massa ocorreu após a extinção do tráfico atlântico em 1850.

Certas características do tráfico interno após 1850 tornaram-se mais claras recentemente. Em primeiro lugar, seu volume não foi tão grande quanto o do tráfico atlântico e, portanto, não provocou tantas mudanças na redistribuição da população quanto este último. Em segundo, pode-se dividir o tráfico interno essencialmente em dois tráficos distintos. Um deles é o tráfico inter-regional, que transportou principalmente escravos adultos especializados, das zonas açucareiras nordestinas e de criação de gado sulinas para as regiões das grandes lavouras cafeeiras no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Esse foi um tráfico hidroviário e deslocou em maior porcentagem trabalhadores adultos, especializados e urbanos; seu impacto global não foi tão importante quanto o tráfico intra-regional.

Este segundo tipo envolveu, em geral, mais escravos jovens e não especializados, em comparação com o tráfico marítimo, e foi muito mais diretamente ligado à agricultura de exportação. Consistiu na transferência de escravos de regiões cafeeiras em declínio, como Vassouras, por exemplo, para novos centros cafeeiros em São Paulo, ou ainda de regiões decadentes para outras mais desenvolvidas dentro da mesma província. Isso foi, sem dúvida, o que ocorreu no Rio de Janeiro e em Minas Gerais. Segundo o Censo de 1872, apenas São Paulo apresentava uma proporção significativa de seus escravos crioulos nascidos fora da província (cerca de 16% do total, em contraste com apenas 3% no Rio e menos de 2% em Minas Gerais (KLEIN, 1978, p. 113). Nesse tráfico por via terrestre somente São Paulo procurou escravos além de sua própria região. Segundo trabalho de Robert Slenes, o tráfico terrestre paulista ocupou-se principalmente de escravos para trabalhar na agricultura, provenientes das regiões de criação de gado no sul. Esse tipo de tráfico prosperou na década de 1870, ao declinar o tráfico de navegação costeira devido aos repressivos impostos de exportação cobrados pelas respectivas províncias exportadoras⁽²⁰⁾.

Minas Gerais foi o caso mais incomum entre as províncias importadoras de escravos. Embora não possuísse uma população escrava significativa empregada na agricultura de *plantation*, Minas foi grande importadora de africanos até 1850 e, provavelmente, importou mais do que exportou escravos residentes a partir desse ano até a extinção do tráfico interno na década de 1880, segundo trabalho recente dos irmãos Martins (MARTINS FILHO & MARTINS, 1983, p. 549)⁽²¹⁾. Sua análise demográfica sobre a população escrava de Minas Gerais no século dezenove parece ser

(19) Na primeira metade da década de 1730 (1731-1735) cerca de 1.289 escravos por ano chegaram de Pernambuco. Arquivo Nacional Torre do Tombo, Manuscritos da Livraria, Brasil, Livro 2, f. 240.

(20) Robert Slenes fornece a análise demográfica mais detalhada desse tráfico pós-1873. Ver seu apêndice A, em (1976). Para uma análise minuciosa do tráfico hidroviário do período inicial, ver KLEIN (1971).

(21) A estimativa desses autores é de 400.000 escravos importados por Minas no período 1800-1870.

confirmada por trabalhos recentes de outros autores⁽²²⁾. Entretanto, sua análise econômica da utilização que se deu a essa grande população escrava da província originou um movimentado debate, que promete inaugurar um campo de pesquisas inteiramente novo no estudo da escravidão brasileira⁽²³⁾.

Embora as dimensões absolutas do tráfico interno de escravos não tenham ainda sido completamente descritas, pode-se afirmar que houve realmente a tendência a transferir escravos das regiões em declínio para os setores economicamente mais avançados, não sendo essa a única razão da alta concentração de escravos na lavoura cafeeira na década de 1880. Essa concentração foi também influenciada pelos altos e crescentes índices de manumissões na região dos engenhos de açúcar nordestinos, onde se verificou, antes das outras regiões, a conversão para o uso da combinação de mão-de-obra livre e escrava⁽²⁴⁾. Contudo, a avaliação do impacto total dos dois aspectos do tráfico interno ainda necessita de estudos adicionais.

Apesar de atualmente já serem conhecidas as linhas gerais do tráfico de escravos, ainda há muito a ser estudado. As áreas que precisam ser exploradas podem ser agrupadas em categorias mais amplas. Em termos do número de escravos embarcados, o período anterior a 1700 foi pouco estudado com relação ao Brasil demandando, por conseguinte, pesquisas em arquivos portugueses e africanos, apesar da existência de trabalhos sobre o tráfico português de São Tomé no século dezesseis (VOGT, 1973) e da participação portuguesa no tráfico para a América Espanhola no século dezessete (VILAR, 1977). Outras questões demográficas relativas ao tráfico incluem aspectos como as causas e conseqüências das diferenças de mortalidade entre portos africanos; a mortalidade dos escravos recém-chegados ao Brasil; e a relação entre o tráfico e as doenças e padrões de mortalidade locais nesse país. Os efeitos de longo prazo sobre as regiões exportadoras africanas, especialmente Congo e Angola, somente agora estão sendo estudados por historiadores africanos. Finalmente, para melhor avaliar o impacto do tráfico africano sobre o crescimento da população brasileira, são necessárias pesquisas detalhadas, que meçam as taxas de fecundidade das escravas crioulas e africanas.

Da mesma forma que o estudo demográfico dos tráficos francês e britânico conduziu a importantes questões sobre sua organização econômica na Europa, América e África, o mesmo aconteceu com o estudo do tráfico brasileiro. Vários problemas relativos à demografia do tráfico ainda não foram explorados; entretanto, os aspectos comerciais do tráfico para o Brasil foram ainda menos analisados. Foram realizados alguns trabalhos iniciais sobre a organização comercial angolana (MILLER, 1979) e sobre alguns dos primeiros traficantes (SALVADOR, 1981 e MILLER, 1984).

(22) Ver, por exemplo, PAIVA (1986).

(23) Ver, por exemplo, LUNA & CANO (1983) e SLENES (1985) para as discussões mais recentes.

(24) Um estudo sobre Pernambuco estimou que essa província perdeu 22.000 escravos com o tráfico interprovincial, no período 1850 a 1881. Igual número perdeu-se através de manumissões privadas e 49.000 através de fundos públicos de emancipação. Portanto, apenas 24% dos escravos foram perdidos devido ao tráfico interno (EISENBERG, 1970).

Existem também amplos estudos das compras de escravos e preços pagos pelas companhias pombalinas na obra de Antonio Carreira, o qual inclusive já começou a desenvolver novo material sobre o tráfico de Moçambique no século dezenove⁽²⁵⁾. Contudo, são necessárias análises muito mais detalhadas sobre os custos de provisionamento dos navios no Brasil, a verdadeira combinação de cargas de mercadorias usadas na compra dos escravos e a importância relativa das mercadorias européias e asiáticas; esses aspectos já são conhecidos com relação ao tráfico francês e inglês⁽²⁶⁾, mas sabe-se muito pouco sobre o brasileiro. Quem construía e comprava os navios negreiros; quem financiava as viagens; qual a importância relativa do capital brasileiro ou português-angolano; quem fornecia crédito aos proprietários brasileiros de escravos para comprá-los, e sob quais condições; finalmente, quantos comerciantes controlavam o tráfico e qual o impacto disso sobre os preços dos escravos e a verdadeira produção? Enquanto muitas dessas questões são compreendidas apenas de modo imperfeito no referente às colônias britânicas ou espanholas, para o contexto brasileiro nada ainda se conhece.

Embora os novos estudos sobre o tráfico africano de escravos para o Brasil, nas últimas quatro décadas, tenham aberto um campo de investigação inteiramente novo, também levantaram novas questões. Porém, a alta qualidade dos trabalhos realizados até o presente e a rapidez com que questões novas e cada vez mais complexas têm emergido prometem transformar essa área de estudo em uma das mais interessantes para futuras pesquisas na história demográfica, econômica e social do Brasil.

Referências Bibliográficas

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Le Commerce des Vivants: Traite d'Esclaves et 'Pax Lusitana' dans l'Atlantique Sud*. These de Doctorat, Paris X, Paris, 1985, 3 vols.
- ANDERSON, B. L. & RICHARDSON, David. Market Structure and Profits of the British African Slave Trade in the Late 18th Century. *Journal of Economic History* XLIII, 1983 e XLV, 1985.
- ANSTEY, Roger T. *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*. Cambridge, 1975.
- _____ & HAIR, P.E.H. (eds.). *Liverpool, The African Slave Trade and Abolition*. Liverpool, 1976.
- BIRMINGHAM, David. *Trade and Conflict in Angola... 1483-1790*. Oxford University Press, 1966.
- CARREIRA, Antonio. *Notas sobre o Tráfico Português de Escravos*. 2ª ed. Lisboa, 1983a.
- _____. *Tráfico Português de Escravos na Costa Oriental Africana nos Começos do Século XIX (Estudo de Um Caso)*. Lisboa, 1979 (Estudos de Antropologia Cultural, 12).
- _____. *As Companhias Pombalinas de Navegação, Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. 1ª ed. Porto, 1969; 2ª ed. Lisboa, 1983b.
- COHEN, David W. & GREENE, J.P. *Neither Slave Nor Free: The Freedmen of African Descent in the... New World*. Baltimore, 1972.
- CONRAD, Robert E. *Tumbeiros. O Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo, 1985.
- COSTA, Iraci del Nero da. *Populações Mineiras*. São Paulo, 1981.
- CUNHA, Manuela Caneiro da. *Negros, Estrangeiros. Os Escravos Libertos e sua Volta à África*. São Paulo, Brasileira, 1985.

(25) Além dos demais trabalhos de Antonio Carreira, ver também suas obras datadas de 1979 e 1984 nas referências bibliográficas.

(26) Os dois melhores estudos são ANSTEY (1975) e MEYER (1969). Ver também STEIN (1979) e o recente conjunto de artigos de INIKORI, THOMAS & BEAN, entre outros, que foi resumido em dois recentes artigos de ANDERSON & RICHARDSON (1985).

- CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1969.
- DONNAN, Elizabeth. *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*. Washington, 1930, 4 vols.
- EISENBERG, Peter L. *From Slave to Free Labor on Sugar Plantations: the Process in Pernambuco*. Am. Historical Association, 1970.
- ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York, 1987a.
- _____. The Nineteenth Century Transatlantic Trade. *Hispanic American Historical Review*, jan. 1987b.
- _____. & WALVIN, James (eds.) *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, Wisconsin, 1981.
- ENGERMAN, Stanley & GENOVESE, Eugene. *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies*. Princeton, 1975.
- GARLAND, Charles & KLEIN, Herbert S. The Allotment of Space for African Slaves Aboard Eighteenth Century Slave Ships. *William and Mary Quarterly*, XLII (2), April 1985.
- GASTON-MARTIN. *Négriers et Bois d'Ébène*. Grenoble, 1934.
- _____. *Nantes au XVIII^e Siècle. L'ère des Négriers (1714-1774)*. Paris, 1931.
- GORBAN, Samuel. El Tráfico Negro en el Rio de La Plata. *Estudios Históricos*, X, Marília, 1971.
- GOULART, Mauricio. *Escravidão Africana no Brasil (das Origens à Extinção do Tráfico)*. 1^o ed. São Paulo, 1982.
- INIKORI, J.E. (ed.). *Forced Migration: the Impact of the Export Slave Trade on African Societies*. London, 1982.
- KIERNAN, James P. *The Manumission of Slaves in Colonial Brazil, Paraty, 1789-1822*. Ph.D. diss., New University, 1976.
- KLEIN, Herbert S. African Women in the Atlantic Slave Trade. In: ROBINSON, Claire & KLEIN, Martin A. *Women and Slavery in Africa*. Madison, University of Wisconsin Press, 1983.
- _____. Os Homens Livres de Cor na Sociedade Escravista Brasileira. *Dados*. Rio de Janeiro, (17): 1978.
- _____. *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton, Princeton University Press, 1978.
- _____. O Tráfico de Escravos Africanos para o Porto do Rio de Janeiro, 1825-1830. *Anais de História*, 1973.
- _____. The Internal Slave Trade in Nineteenth Century Brazil: A Study of Slave Importations into Rio de Janeiro in 1852. *Hispanic American Historical Review*, LI(4), Nov. 1971.
- _____. & ENGERMAN, Stanley. A Demografia dos Escravos Americanos. In: MARCÍLIO, Maria Luiza *População e Sociedade. Evolução das Sociedades Pré-Industriais*. Petrópolis, Vozes, 1984, p. 208-215.
- _____. Fertility Differentials between Slaves in the United States and the British West Indies: a Note on Population Practices and their Implications. *William and Mary Quarterly*, XXXV (2), April 1978.
- LOPES, Edmundo Correia. *A Escravatura (Subsídios para sua História)*. Lisboa, 1944.
- LOVEJOY, Paul E. *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*. Cambridge, 1983.
- _____. The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis. *Journal of African History* 22 (4), 1982.
- LUNA, Francisco Vidal & CANO, Wilson. *Economia Escravista em Minas Gerais. Cadernos IFCH/UNICAMP* 1983.
- MARTINS FILHO, Amílcar & MARTINS, Roberto B. Slavery in a Nonexport Economy: Nineteenth Century Brazil Revisited. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3):549, 1983.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Testamentos de Escravos Libertos na Bahia no século XIX*. Bahia, 1979.
- _____. A Carta de Alforria como Fonte Complementar para o Estudo da Mão-de-Obra Escrava Urbana (1819-1886). In: PELAEZ, Carlos & BUESCU, M. (eds.). *A Moderna História Econômica*. Rio de Janeiro, 1976.
- MERRICK, Thomas & GRAHAM, Douglas. *Population and Economic Development in Brazil, 1800 to the Present*. Baltimore, 1979.
- METTAS, Jean. *Répertoire des Expéditions Négrières Françaises au XVIII^e Siècle*. Paris, 1978-1984, 2 vols.
- _____. La Traite Portugaise en Haute Guinée 1758-1798. *Journal of African History*, XVI (3): 352, 1975.
- MEYER, Jean. *L'armement Nantais dans le Deuxième Moitié du XVIII^e Siècle*. Paris, 1969.
- MILLER, Joseph. Capitalism and Slaving. The Financial and Commercial Organization of the Angolan Slave Trade According to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro (1684-1692). *International Journal of African History*, (17), 1984.
- _____. Some Aspects of the Commercial Organization of Slaving at Luanda, Angola, 1760-1830. In: MERY, H.A. & HOGENDORN, J.S. (eds.). *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*. New York, 1979.
- _____. Legal Portuguese Slaving from Angola... 1760-1830. *Review Française d'Histoire d'Outre-Mer* 42 (226-227), 1975.
- MINCHINTON, Walter et al. *Virginia Slave Trade Statistics, 1698-1775*. Richmond, 1984.
- NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial, 1777-1808*. São Paulo, 1979.
- PAIVA, Clotilde A. Minas Gerais no Século XIX. Aspectos Demográficos de Alguns Núcleos Populacionais

- COSTA, Iraci del Nero da (org.). *Brasil: História Econômica e Demográfica*. São Paulo, 1986.
- REBELO, Manuel dos Anjos da Silva. *Relações entre Angola e o Brasil, 1808-1830*. Lisboa, 1970.
- REVUE Française d'Histoire d'Outre-Mer, LVII, (226-227), 1975. (número especial).
- RINCHON, Dieudonné. *La Traite et l'esclavage des congolaise par les Européens*. Bruxelles, 1929.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os Magnatas do Tráfico Negroiro*. São Paulo, 1981.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society, Bahia, 1550-1835*. Cambridge, 1986.
- _____. The Manumission of Slaves in Colonial Brazil: Bahia, 1684-1745. *Hispanic American Historical Review* 54 (4), 1974.
- SLENES, Robert W. Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escravista em Minas Gerais no Século XIX. *Cadernos IFCH/UNICAMP* (17), 1985.
- _____. *The Demography and Economics of Brazilian Slavery: 1850-1888*. Ph.D.diss., Stanford University, 1976.
- STEIN, Robert F. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century, An Old Regime Business*. Madison, Wisconsin, 1979.
- STUDER, Elena F.S. de. *La Trata de Negros en el Rio de La Plata durante el Siglo XVII*. Buenos Aires, 1958.
- VERGER, Pierre. *Flux et Reflux de la Traite des Nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia... 16^e au 19^e Siècle*. Paris, 1968.
- VILAR, Enriqueta Vila. *Hispano-América y el Comercio de Esclavos. Los Asientos Portugueses*. Sevilla, 1977.
- VOGT, John L. The Early São Tomé Príncipe Slave Trade with Mina, 1500-1540. *International Journal of African Historical Studies*, VI (3), 1973.