

Uma longa estrada para a liberdade: africanos livres a serviço da presidência da Província do Rio de Janeiro, 1831-1864.

Guilherme Babo Sedlacek

Doutorando em História Econômica – USP
Professor do Instituto Federal de Santa Catarina – Campus Xanxerê
guilherme.babo@ifsc.edu.br

Resumo

Este artigo revisa a literatura referente aos africanos livres e procura reinserir a discussão sobre o tema no contexto geral do tráfico ilegal e das formas de exploração do trabalho compulsório no Império do Brasil. São analisadas as mudanças nos discursos políticos e nos interesses econômicos sobre os emancipados e sobre o tráfico ilegal ao longo do período em recorte. É apresentada a distribuição dos africanos livres pelo governo para diversas instituições, destacando-se a província do Rio de Janeiro como maior beneficiada, em especial, o setor de obras públicas.

Palavras-chave: africanos livres; trabalho compulsório; obras públicas.

Abstract

This article reviews the literature concerning the “africanos livres” e seeks to reinsert the discussion of the subject into the general context of the illegal traffic and the forms of forced labor within the Brazilian Empire. It analyses the changes in the political speeches and in the economic interests regarding the emancipated people and the illegal traffic through this years. Also presents the distribution of “africanos livres” by the government to multiple institutions, in which the province of Rio de Janeiro stand out as the most grantee, as well as the public works sector.

Keywords: africanos livres; forced labor; public works.

Introdução

Os destinos dos chamados *africanos livres* no Império do Brasil têm despertado interesse de diversos pesquisadores nos últimos anos, dando origem a um ramo da historiografia oitocentista que se apresenta como um campo fértil a ser explorado. Essa nova categoria jurídica, criada pela legislação de restrição e extinção do tráfico atlântico, deu origem a um grupo particular de africanos que foram submetidos a novas formas de trabalho compulsório na sociedade brasileira do século XIX.

Em cada mil escravos que entraram ilegalmente no país, quinze apenas foram emancipados. Ainda assim, quase todos eles foram utilizados como mão de obra barata para serviços insalubres, concessões a particulares e fonte de arrecadação pelo Estado. Inicialmente, as convenções internacionais com as quais o Reino de Portugal e o Império do Brasil se comprometeram previam a reexportação destes africanos traficados ilegalmente como escravos, mas os africanos livres, salvo raras exceções, permaneceram sob a tutela do Estado ou cedidos a particulares, até sua emancipação definitiva em 1864. Uma grande parcela deles trabalhou nas obras públicas do Rio de Janeiro, construindo as estradas provinciais no período de desenvolvimento inicial do sistema de transportes e de florescimento da cafeicultura fluminense.

A história dos africanos livres no Brasil ainda não conta com uma vasta produção e grandes divergências interpretativas como outros temas relativos à escravidão. A maioria dos trabalhos sobre os africanos livres são estudos de caso que partem de perspectivas teóricas distintas, com modelos analíticos e metodologias de pesquisa que não dialogam ou estão adequadas apenas para seu objeto específico. Entre os poucos trabalhos de pesquisa mais amplos que tratam dos africanos livres no Brasil, há destaque para o clássico *Tumbeiros*, de Robert Conrad (1985), a tese e alguns artigos de Beatriz Mamigonian (2000; 2002; 2005; 2006) e um livro mais recente de Sidney Chalhoub (2012).

Conrad estabeleceu um panorama geral do tráfico ilegal para o Brasil, analisou os aspectos políticos, econômicos, diplomáticos e sociais envolvidos na sua manutenção e lançou várias questões que ainda norteiam a pesquisa sobre os africanos livres. Mamigonian e Chalhoub fornecem análises cuidadosas das “maneiras de silenciar e não ver” a ilegalidade de grande parte da população submetida à escravidão no país, ambos destacaram sujeição dos africanos livres a trabalhos compulsórios e insalubres como estratégia de dissuasão dos demais a lutarem por suas supostas liberdades.

Apesar deste grande avanço nos estudos sobre o pensamento político escravista e a cultura da impunidade ou sobre as formas de resistência e luta daqueles escravizados ilegalmente, não dispomos ainda de uma síntese equivalente no que diz respeito aos interesses e usos econômicos do trabalho de africanos livres. Este texto tem como objetivo principal abordar o tema a partir do campo da história econômica e social. Uma vez que eram vistos como escravos adquiridos “de graça” pelo governo, foram explorados em serviços públicos pesados ou alugados a “preço de banana”, agradando aos concessionários particulares e ainda geraram alguma receita para o Estado.

Analisarei neste artigo os interesses dos concessionários de estradas e da presidência da província do Rio de Janeiro no trabalho dos africanos e africanas livres, a partir de um exercício estatístico com os dados disponíveis nos relatórios anuais do ministério da Justiça e da presidência da província do Rio de Janeiro. Serão apresentados os números gerais de africanos livres

colocados a serviço do Estado e a maior utilização de sua força de trabalho no setor de obras públicas, sendo a província do Rio de Janeiro a maior favorecida na distribuição dos emancipados pelo governo geral. Também farei estimativas sobre as receitas geradas pelo arrendamento de seus serviços a particulares, como forma aproximar seu valor de mercado e mensurar as vantagens obtidas pelos concessionários de obras públicas. Dessa forma, pretendo contribuir para o diálogo entre as pesquisas em história econômica e um campo fértil para os estudos sobre escravidão que, até o momento, tem sido explorado apenas a partir das relações de poder e da participação negra no processo de conquista da liberdade.

A primeira sessão desse artigo descreve em linhas gerais o processo de abolição do tráfico atlântico e caracteriza o contexto em que foi produzida a legislação referente aos africanos livres, de maneira a fazer um balanço crítico da produção historiográfica sobre os africanos livres. Na segunda sessão, são discutidos os interesses políticos e econômicos no uso do trabalho compulsório dos africanos livres e os discursos construídos visando a justificar sua exploração. Também são apresentados os números gerais de emancipados e as razões para a província fluminense e o setor de obras públicas se concentrarem maior número de concessões. Na terceira sessão, é feito um estudo de caso com os africanos livres concedidos à companhia responsável pela estrada de Magé a Sapucaia, de maneira a reconstruir as trajetórias de alguns daqueles que compuseram o grupo mais significativo entre os africanos livres, o de construtores (pedreiros, canteiros e carpinteiros), e as formas de exploração de seu trabalho.

A proibição do tráfico atlântico e a historiografia sobre os africanos livres

Já foi dito que há poucos trabalhos que procuraram oferecer uma síntese sobre os africanos livres no Brasil, de maneira articulada ao contexto de proibição do tráfico atlântico e crescimento do tráfico ilegal. A análise desenvolvida por Robert E. Conrad (1985) ainda apresenta, a meu ver, a compreensão mais ampla sobre lugar dos emancipados na sociedade imperial, o interesse econômico na exploração de seu trabalho e o papel do governo na legitimação tanto do contrabando como da escravização, de fato, de homens e mulheres supostamente livres. Muitos dos dados apresentados e das questões levantadas por Conrad foram esquecidos ou pouco explorados pelos trabalhos já referidos e procurarei resgatá-los e contribuir em alguma medida para ampliar sua discussão.

Mamigonian e Chalhoub trabalharam com os debates no Senado, na Câmara e no Conselho de Estado para analisar os discursos políticos sobre a questão da abolição do tráfico atlântico, o combate ao tráfico ilegal e o destino dos africanos livres. Outro eixo comum às duas análises é a investigação das estratégias empregadas por escravos para lutarem por sua pretensa liberdade a partir da análise de processos judiciais e fontes policiais. Ambos destacaram o medo das elites políticas com relação a uma possível tomada de consciência da ilegalidade do seu cativo por grande parte dos escravos do país, situação considerada potencialmente desencadeadora de revoltas.

Entre os trabalhos pioneiros na historiografia mais específica sobre os africanos livres no Brasil, situa-se a tese de Jorge Luiz Prata de Sousa, defendida em 1999. O autor desenvolveu alguns estudos de caso sobre emancipados a serviço de instituições públicas e de particulares, como a Caza de Correção da Côrte, a Fabrica de Ferro de Ipanema, a Fabrica de Polvora da Estrella e nos Arsenais de Guerra e de Marinha do Rio de Janeiro. A análise proposta pelo autor

ênfatisa o processo de conquista da liberdade efetiva a partir do trabalho, e o gerúndio presente no seu título (*Africano livre ficando livre*) expressa bem uma ideia que gostaria de ressaltar aqui: a emancipação não representava o fim da sua condição servil e um longo caminho que foi percorrido pelos africanos livres para conquistarem efetivamente a liberdade (SOUSA, 1999).

Outros trabalhos surgidos na mesma época, como o artigo de Jaime Rodrigues (1997/1998), ou posteriores, como dissertações de Alinnie Moreira (2005) e Gustavo Sousa (2011), enfocaram grupos mais restritos de africanos livres que trabalharam em instituições públicas ou privadas, preocupados com as formas de controle e disciplinamento ou de resistência e organização dos africanos livres. A tese de Enidelce Bertin (2006) oferece um estudo um pouco mais geral sobre os africanos livres a serviço da província de São Paulo, mas sua análise também ênfatisa os laços de solidariedade mantidos eles, a preservação da memória de uma experiência histórica comum e sua resistência à escravização de fato.

Nota-se, assim, como tendência geral dos trabalhos sobre africanos livres no Brasil o ênfase no particular e nas relações de poder, nos grupos específicos de homens e mulheres que também aparecem em registros variados e cuja trajetória é possível acompanhar ou que conquistaram efetivamente sua liberdade. Não podemos, no entanto, perder de vista que mesmo aqueles poucos que efetivamente foram emancipados após apreensões, longe de disfrutarem de alguma liberdade, foram aprisionados e obrigados a trabalhar nos serviços públicos ou alugados a particulares por preços muito baixos; muitos nunca mais deixaram as senzalas em que se mesclaram aos plantéis de escravos; poucos foram deportados; e quase todos submetidos a um período mínimo de 14 anos de trabalho compulsório.

Em 22 de janeiro de 1815, foi assinado um tratado entre o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves e o Reino Unido da Grã-Bretanha que proibia o comércio de escravos nos portos da costa africana localizados ao norte do Equador. Os debates internos e providências se alongaram até que uma Convenção Adicional fosse assinada pelos dois reinos em 28 de julho de 1817. Por fim, a Corte do Rio de Janeiro expediu em 26 de janeiro de 1818 um alvará que impunha penalidades aos eventuais transgressores e determinava que os africanos importados ilegalmente como escravos e declarados livres seriam utilizados no serviço público ou alugados a particulares pelo prazo de catorze anos. O serviço era justificado pela necessidade de alimentar, vestir, doutrinar e ensinar ofício ou trabalho ao liberto, podendo ser reduzido esse prazo àqueles “que por seu préstimo e bons costumes se fizerem dignos de gozar antes dele do direito à liberdade”¹.

Esses acordos foram ratificados pelos impérios do Brasil e da Grã-Bretanha em 1826 e, em 7 de novembro de 1831, o governo regencial aprovou a chamada “Lei Feijó”, que aboliu o comércio de importação de escravos para o Brasil. No entanto, o tráfico ilegal continuou a ser praticado em larga escala até o início da década de 1850, quando uma política mais repressiva da marinha britânica, autorizada pelo Bill Aberdeen, e uma nova legislação de repressão ao tráfico foi aprovada no Brasil, a Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, ou “Lei Euzébio de Queiroz”. Boa parte da historiografia sobre a escravidão e, mais especificamente, sobre os africanos livres reproduz esta cronologia político-administrativa que diferencia a lei de 1831 da lei de 1850, não por seu teor, mas pela ausência ou não de vontade política na sua aplicação. A impressão que se tem é de

¹ “Alvará de 26 de janeiro de 1818”. Apud: Bertin, 2006, p. 246.

que as pressões britânicas finalmente se fizerem sentir no fim da década de 1840 e motivaram a promulgação de uma nova lei com o mesmo teor.

Por essa razão, a lei de 1831 ficou consagrada, no senso comum e na historiografia relativa à escravidão, como “lei para inglês ver”. O interesse da maior parte dos pesquisadores esteve durante muito tempo dirigido à massa de africanos que continuou a desembarcar de maneira clandestina e a suprir a carência de mão de obra num período de expansão da lavoura escravista, especialmente a cafeicultura. Por outro lado, os africanos emancipados por conta do tráfico ilegal são alguns milhares de homens e mulheres que ficam esquecidos quando pensamos que a lei de 1831 não teve efeito. Além disso, Robert Conrad destaca que o fato de a lei de 1831 ter permanecido em vigor a despeito de ser negligenciada e dos esforços por suprimi-la forneceria um forte argumento para os abolicionistas dos anos 1870 e 1880, uma vez que estes alegavam com razão que mais da metade dos escravos de então haviam sido introduzidos ilegalmente e, portanto, livres, assim como seus descendentes (Conrad, 1985, p. 93).

É significativo que a “Lei Euzébio de Queiroz” ainda apareça em muitos trabalhos historiográficos como instrumento legal que deu mais poderes ao governo para repressão ao tráfico. Essa visão não apenas carece de leitura crítica sobre o discurso político da época como também deixa de considerar a principal diferença no seu teor em relação à “Lei Feijó”. A lei de 1850 introduziu uma importante diferenciação entre os “introdutores” e os “compradores”, punindo apenas os primeiros pelo contrabando. Assim, a maior repressão só foi possível pela exclusão das punições aos compradores finais e pela omissão em relação às centenas de milhares de escravos que haviam sido introduzidos no país de maneira ilegal nas quatro décadas anteriores.

Robert Conrad considerou o período entre 1831 e 1838 crucial para entender como o tráfico ilegal se estruturou e legitimou na sociedade brasileira. Longe de ver na lei de 1831 o intuito de deliberadamente iludir o parlamento britânico, o autor a considerou um esforço das forças liberais que participaram da deposição de D. Pedro I em 7 de abril de 1831. Conrad também destacou a diferença entre os preços dos escravos nos mercados africano e brasileiro ao longo dos anos 1830, que variaram, respectivamente, entre 3 e 5 e entre 70 e 100 libras esterlinas. Em sua análise, tão importante quanto a oferta africana e a demanda americana por escravos é a oposição conservadora à lei de 1831. Essa oposição é representada na esfera local pelos magistrados e júris que deixavam impunes os envolvidos no tráfico e na esfera nacional por Bernardo Pereira de Vasconcellos, que apresentou na Câmara dos Deputados um projeto de lei para revogação da “Lei Feijó” quando era deputado em 1835. Em setembro de 1837, Vasconcellos tornou-se chefe de gabinete e, no mesmo ano, Felisberto Caldeira Brant, o marquês de Barbacena submeteu ao Senado um projeto de lei para rever a lei de 1831 que previa a proibição da captura de escravos contrabandeados após seu desembarque a inocência dos compradores (Conrad, 1985, p. 110-113).

Outra crítica que deve ser feita à leitura da “lei para inglês ver” diz respeito ao papel desempenhado pela Grã-Bretanha na abolição do tráfico para o Brasil. Mesmo Robert Conrad, que dedica um capítulo de seu livro à análise da colaboração de súditos britânicos no tráfico ilegal, estabelece uma oposição entre as intenções humanitárias do governo britânico e a corrupção generalizada do governo brasileiro. Em outros autores a questão é tratada de maneira ainda mais simplista e a oposição dos ingleses ao tráfico é explicada pelos interesses do capitalismo industrial em transformar escravos em mercados consumidores.

Robin Blackburn (2011) lança novas luzes sobre essas questões quando mostra ter sido fundamental a pressão dos donos de *plantations* das Índias Ocidentais para abolição do tráfico pelo Parlamento inglês. A conquista de grandes colônias francesas, como Trinidad e Tobago, após 1806, gerou medo de uma concorrência com os produtos de colônias antigas, como Barbados e Granada, no mercado inglês. Além disso, o autor relaciona o desenvolvimento do capitalismo industrial à expansão da agroexportação escravista americana. Usando a noção de *desenvolvimento desigual e combinado*, segundo a leitura de Michael Löwy desse conceito de Trotsky para a política e economia do século XIX, Blackburn demonstra as relações entre o desenvolvimento de centros de consumo de produtos tropicais nos países em processo de industrialização e o crescimento das *plantations* escravistas de algodão nos EUA, de açúcar em Cuba e de café no Brasil.

Essas considerações sobre o contexto internacional e as disputas internas na sociedade brasileira entre um liberalismo moderado e um conservadorismo escravista me parecem fundamentais. Não podemos desconsiderar as contradições geradas pelo desenvolvimento industrial do Império Britânico, que era escravista, nem o triunfo do projeto *saquarema* na política brasileira ao discutir a abolição do comércio de importação de escravos para o Brasil. A colaboração estrangeira e a posição contrária à proibição do tráfico dos conservadores foi essencial para estruturação e duração do contrabando de escravos nas décadas de 1830 e 1840.

Tendo em mente estas questões é possível entender porque os africanos livres viveram, nas palavras de Robert Conrad, “uma espécie de purgatório legal (e ilegal) entre a escravidão e a liberdade”, além das maneiras pelas quais a sociedade escravista brasileira incorporou uma categoria social que lhe era estranha. Assim, houve um esforço no sentido de reformular as justificativas legais para exploração do trabalho compulsório de africanos, mesmo no caso em que se comprovasse o crime de reduzir pessoa livre à escravidão. O período também foi marcado pela demanda por mão-de-obra para a expansão da lavoura e as obras públicas, sobretudo de infraestrutura para os transportes. Nesse sentido, tanto a mentalidade escravocrata dos arrendatários de africanos livres e dos legisladores e governantes quanto o contexto econômico específico aparecem como determinantes no processo de sujeição desses homens e mulheres por tanto tempo a uma forma de trabalho análoga à escravidão:

Assim, sua condição não pode ser considerada como inteiramente representativa da situação do negro “médio” no Brasil, ou do escravo médio, cuja condição era talvez um pouco menos difícil, como afirmaram alguns contemporâneos. Contudo, a sombria crônica da servidão ilegal a que foram submetidos estes africanos destróis solidamente a outrora freqüentemente expressada opinião de que a escravidão brasileira foi decisivamente mais tolerável psicologicamente devido à grande probabilidade de emancipação. Mesmo como não-escravos, por muitos anos foi negada a liberdade aos emancipados, por governos comprometidos por lei a defender sua liberdade (Conrad, 1985, p. 186).

Embora a “Lei Feijó” previsse a reexportação à África de todos os escravos apreendidos no comércio ilegal, não houve providências nesse sentido e o trabalho acabou sendo imposto a esses africanos livres como condição de desonerar as contas públicas e trazer lucros para a administração da Corte e das províncias. Mesmo sem qualquer menção ao serviço dos africanos livres na lei de 7 de novembro de 1831, uma vez que previa o custeamento da reexportação pelas multas impostas aos infratores, os julgamentos de muitos casos contaram com a conivência e o

interesse dos juris e magistrados, de forma que mesmo quando os traficantes perdiam suas cargas e navios, não eram cobradas as multas e muitos acabavam absolvidos.

Os africanos traficados ilegalmente eram apreendidos e declarados livres, mas o governo alegava não ter recursos para remetê-los à África nem para pagar o que as autoridades africanas exigiam a fim de recebê-los. Acabou prevalecendo a concepção original do alvará de 1818 e o governo consolidou o trabalho pelo espaço de catorze anos como condição para a requisição da emancipação dos africanos livres em um decreto de 1853, mas não se voltou a falar em possível redução do prazo. Depois da lei de 4 de setembro de 1850, seus serviços não mais poderiam ser arrematados por particulares, sendo o Estado o único responsável pela sua supervisão e pela instrução em um ofício. Um indivíduo que tivesse arrematado um africano livre antes da lei e não quisesse mais seus serviços também só poderia oferecê-lo ao Estado a partir de então, mas o prazo de 14 anos para libertação ficou definido apenas para o serviço a particulares. Em 24 de setembro de 1864, seriam emancipados todos os africanos livres do Império (Bertin, 2006, p. 253).

Não foram estabelecidos ainda números precisos de africanos livres no Império, mas estima-se hoje que entre 3.500 e 5.000 africanos foram tornados livres pela comissão mista anglo-brasileira estabelecida no Rio de Janeiro entre 1830 e 1845, além de cerca de 4.000 outros africanos livres após a lei de 1850. Assim, apenas cerca de 11.000 do total de mais de 750.000 africanos escravizados e traficados ilegalmente para o Brasil foram depositados sob a tutela do Estado. Embora a referida lei previsse, assim como a lei de 1831, a reexportação de todos os escravos apreendidos, foi ínfima a parcela que efetivamente retornou à África².

Há um aspecto que tenho interesse em destacar no Art. 6º da Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850, que trata das condições para o reenvio dos africanos: “enquanto essa reexportação se não verificar, serão empregados em trabalho debaixo da tutela do Governo; *não sendo em caso algum concedidos os seus serviços a particulares*”³. É possível que não tenha havido mais arremates dos serviços de africanos livres por particulares. Mas veremos que essa determinação foi contornada pelo Estado através da concessão desses trabalhadores para companhias particulares a cargo de obras públicas, uma estratégia para desonerar o erário na assinatura de contratos e oferecer vantagens aos empresários com grande poder lobista. Além disso, mais de meio milhão de africanos permaneceram escravizados ilegalmente no país após 1850, trabalhando para particulares sem que o governo ousasse questionar a propriedade daqueles que considerava “homens de bem”, levados a comprar escravos de contrabandistas pela “carência de braços para a lavoura”.

Certamente, o enfoque excessivamente quantitativo e a preocupação em construir grandes modelos explicativos por parte da história econômica e social levou à invisibilidade de grupos minoritários como os africanos livres, que representaram apenas 1,5% do total de escravos desembarcados pelo tráfico ilegal. Da mesma forma, os trabalhos produzidos nos últimos anos têm limitado a discussão sobre os africanos livres às relações de poder, seja enfatizando a dimensão do disciplinamento seja destacando as formas de organização e resistência.

Jaime Rodrigues (1997/1998) escreveu sobre os africanos livres da Fábrica de Ferro de Ipanema e os conflitos derivados da resistência dos emancipados às tentativas de disciplinamento, exigindo tratamento como homens livres. Beatriz Mamigonian também procurou discutir, em um

² Mamigonian, 2006, p. 130.

³ “Lei 581, de 4 de setembro de 1850”. Apud: Bertin, 2006, p. 252 (grifos meus).

artigo de 2000 as trajetórias de alguns africanos livres a partir da análise das petições requerendo a emancipação definitiva nas décadas de 1850 e 1860. Os documentos foram dirigidos ao imperador D. Pedro II, motivados pelo anúncio do Decreto 1.303, de 28 de dezembro de 1853, e os requerentes procuravam comprovar que já haviam trabalhado 14 anos a serviço de particulares. Alinnie Moreira (2005) estudou os africanos livres que foram cedidos à Fábrica de Pólvora da Estrela e seu estreito contato com outros grupos de escravos e trabalhadores livres, destacando as transformações das relações de trabalho na época. Ao defender a ideia de “liberdade tutelada”, ela enfatizou as indefinições e a ambiguidade da condição sócio jurídica destes trabalhadores: africanos livres numa sociedade em que quase todos os africanos eram escravos. Esse conceito de “liberdade tutelada” é claramente inadequado para definição de uma forma de trabalho compulsório que se caracteriza pela totalmente pela tutela e não pela liberdade.

Análise semelhante foi proposta por Enidelce Bertin (2006) em sua tese sobre os africanos livres sob custódia do Estado trabalhando em serviços públicos na província de São Paulo. Observando a maneira como foram vulgarmente chamados à época, “meia-cara”, a autora destacou a singularidade da condição daqueles africanos que não eram totalmente livres, nem escravos, nem libertos. Assim como Mamigonian, Bertin também enfatiza os laços de solidariedade mantidos entre os “meia-cara” e a preservação da memória de uma experiência histórica comum e, como Rodrigues, sua resistência à escravização latente.

Acredito que o termo “meia-cara” pode expressar adequadamente a situação de fato dos africanos livres se, ao utilizarmos a expressão de época, ressaltarmos a crítica explicitamente feita à sua suposta liberdade. Trata-se de uma questão de ponto de vista, e penso que temos mais a ganhar, em termos de compreensão das formas de escravidão no Brasil, se optarmos por ver “a metade vazia do copo”, o que corresponderia a enfatizar a dimensão de trabalho compulsório em lugar de ressaltar uma condição supostamente mais livre, expressa pela ideia de “liberdade tutelada”.

Tráfico ilegal e concessões de africanos livres: discursos políticos e interesses econômicos

Ao analisar o processo de combate ao tráfico ilegal de escravos e a concessão dos serviços dos africanos emancipados a partir da repressão às ações dos contrabandistas, é possível definir algumas mudanças significativas no discurso político e nos interesses econômicos que me levaram a definir três momentos distintos. Entre os anos de 1831 e 1834, as preocupações do governo estão mais voltadas ao problema do tráfico ilegal do que à situação dos africanos livres. De 1835 a 1849, é nítida a mudança de foco dos ministros da Justiça, que passam a se preocuparem principalmente com a exploração econômica da população de africanos livres, através do arrendamento de seus serviços. Por fim, os relatórios ministeriais dos anos de 1850 a 1855, momento em que o trabalho compulsório destes homens e mulheres ficou restrito, por lei, às instituições públicas, são fornecidos os melhores dados sobre número de apreensões de tumbeiros e a distribuição dos emancipados pelas instituições, com predomínio de seu trabalho no setor de obras públicas, principalmente na província do Rio de Janeiro.

Cruzando as informações constantes dos relatórios anuais dos ministros da Justiça do Império com aquelas obtidas nos relatórios anuais dos presidentes da província do Rio de Janeiro, é possível obter alguns dados relativos aos africanos livres empregados no serviço público da Corte e da província. Os números obtidos nesses relatórios, embora apareçam de maneira esparsa

e descontinuada, permitem determinar o valor de mercado da mão de obra dos africanos livres em alguns momentos. O governo imperial monopolizava o acesso a estes trabalhadores e usou este monopólio tanto para lucrar com seus aluguéis, em um primeiro momento, quanto para favorecer companhias concessionárias ou instituições públicas com os serviços dos mesmos.

Nos primeiros anos após a proibição do tráfico de escravos para o Império, no período 1831-1834, podemos perceber que as preocupações dos ministros da Justiça, ao prestarem conta de seu trabalho e procurarem conquistar o apoio dos membros da Assembleia Geral, estão centradas no combate ao crime de contrabando e não dão muita atenção à situação dos africanos livres. Importante salientar o quanto esse silêncio por parte do Ministério da Justiça quanto à nova classe de africanos que se formava no país não deixa de demonstrar certa tolerância com relação ao tráfico. Os governos brasileiro e britânico tinham boa noção do número de africanos introduzidos ilegalmente e não tomaram medidas efetivas para impedir a maior parte do contrabando ou resgatar os africanos após seu desembarque e venda para o interior. Mesmo com relação à minoria que foi emancipada e tutelada pelo Estado imperial não houve providências no sentido da reexportação.

Desde a gestão de Diogo Antonio Feijó, em 1831-1832, o governo regencial proíbe o comércio de importação de escravos, mas se exime de qualquer responsabilidade quanto ao destino daqueles a quem chama de “desgraçados Africanos conduzidos á nossos portos: não tendo parentes, ou amigos interessados na sua sorte, vão ser perpetuamente reduzidos á escravidão”⁴. Dois anos depois, o ministro Aureliano de Souza critica a conivência das autoridades com o tráfico, mas não se refere aos africanos livres. Note-se que a lei de 1831 classificava como “importadores” tanto os envolvidos no transporte e financiamento do negócio quanto aqueles que conscientemente comprassem os escravos ilícitos, estando todos eles sujeitos ao pagamento dos custos de reexportação. Nesse sentido, uma atuação da Justiça contra o tráfico ilegal poderia ter-se traduzido em apreensões pelo corpo de polícia ou da guarda nacional e na atuação incisiva dos tribunais para condenação dos envolvidos ao pagamento das multas. Mas isso significava inspecionar fazendas e entrar em conflito com os grandes fazendeiros do país.

Em seu relatório à Assembleia referente ao ano de 1834-1835, o ministro Manoel Alves Branco oferece um relatório mais detalhado que é um bom exemplo dessa postura inicial do Executivo ao longo de toda a Regência Trina. O governo geral denunciava os interesses de juris e magistrados na continuação do comércio ilícito, mas também limitou a sua atuação a algumas presas da Marinha Brasileira, alardeada como mais atuante que a britânica na repressão ao tráfico. Mas uma vez desembarcados e introduzidos no território, o governo não mais se ocupava da repressão aos transgressores⁵. É possível ainda perceber que uma das razões pelas quais o governo evitava atuar de maneira mais incisiva no combate ao tráfico é a desconfiança com relação aos africanos e à influência dessa condição de livres sobre os escravos em geral:

Ainda até hoje não foi possível reexportar para fora do Imperio Africano algum dos apresados; o governo tem sido forçado a distribui-los, na forma da Lei de 26 de Janeiro de 1818, por não ter ainda conseguido hum asilo na Africa para elles, segundo disposto na Lei

⁴ FEIJÓ, Diogo Antonio. Relatório do Ex.^{mo} Ministro da Justiça. Rio de Janeiro: Typ. Seignot-Plancher, 1832.

⁵ BRANCO, Manoel Alves. Relatório da Repartição dos Negocios da Justiça apresentado á Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinaria de 1835, pelo respectivo ministro e secretario de Estado, Manoel Alves Branco. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1835.

de 7 de Novembro de 1831 § 2.º: as Nações, que o podião fazer, negão-se a isso gratuitamente. No entretanto a urgência da reexportação cresce, não so porque de dia em dia torna-se mais difficil a fiscalisação dos contractos particulares, como porque o meio da distribuição não satisfaz ao grande fim de livrar o paiz de huma população sempre perigosa, e agora tanto mais, quanto he certo que estes Africanos distribuidos se tornarão insuportaveis depois de ladinos, com a opinião de livres entre os mais escravos⁶.

Vê-se acima que o discurso com relação aos africanos livres é muito distinto daquele formulado em 1818, quando a lei previa o serviço público ou o aluguel a particulares “por não ser justo que fiquem abandonados”. Agora a reexportação aparece como meio de livrar o país de uma presença incômoda, uma vez que se tratava de africanos livres numa sociedade na qual africano era praticamente um sinônimo para escravo. Na falta de recursos, o governo se via “obrigado” a colocá-los para trabalhar. Mais do que isso, esses homens e mulheres eram enquadrados como perigosos e haviam se tornado insuportáveis, uma vez que, mesmo sendo tratados como os demais escravos, continuavam a nutrir a “opinião de livres”. Fica claro que para o governo imperial, esses homens não eram livres de fato e representavam uma ameaça à ordem social. Além do mais, as obrigações dos arrendatários – alimentação e educação para o trabalho e a religião – eram as mesmas dos senhores para com seus escravos.

Entre os anos de 1835-1849, um segundo discurso começa a ser delineado nos relatórios apresentados pelos ministros da Justiça à Assembleia Geral. Em lugar de focarem apenas o tráfico ilícito, citando até mesmo o número de embarcações apreendidas, as atenções dos ministros incidem também sobre a população africana livre que começava a crescer no país. Além disso, é possível inferir que o maior número de apreensões feitas pela Marinha e o conseqüente aumento da população de emancipados estão nas motivações para a construção da Caza de Correção da Côrte. É certo que durante todo o período analisado as reclamações quanto ao estado das cadeias e prisões do Império são constantes nesses relatórios. No entanto, a Caza de Correção funcionaria como primeiro depósito para os africanos livres, sendo montado um hospital para sua recuperação da travessia do atlântico, e como local para vigiá-los e ensinar-lhes um ofício. Estando em obras e possuindo uma pedreira ao fundo, a maioria dos africanos aprenderia ali os serviços de pedreiro e canteiro, o que os tornava aptos ao trabalho nas obras públicas, como pavimentação de ruas e construção de estradas.

Outro aspecto do discurso político desse período sobre o contrabando de africanos é a diferenciação entre duas fases: a primeira corresponderia ao transporte, desembarque e introdução dos cativos no território; a segunda, sua compra e emprego na lavoura. A intenção dessa separação é, claramente, a de manter as boas relações do governo com os escravistas, da mesma forma que os relatórios da fase anterior denunciavam apenas o desembarque ilegal. Vimos que além de a Justiça em conduzir investigações posteriores, os ministros do período de 1831-1834 chegavam a afirmar que o destino desses africanos contrabandeados era ficarem para sempre reduzidos à escravidão. No período 1835-1849, os discursos construídos são no sentido de atacar o contrabandista, identificado com a corrupção de caráter e com o estrangeiro, e minimizar a participação do comprador nacional. Este era identificado com os maus costumes e era levado ao crime pela necessidade de braços para a lavoura.

⁶ Idem, p. 8.

Essa visão, segundo a qual o “lavrador nacional” seria praticamente forçado, pelos hábitos e pela demanda da agricultura, a associar-se ao “especulador estrangeiro”, que difere da generalização como “importadores” presente na lei de 1831, foi consolidada em 1850 na “Lei Euzébio de Queiroz”, como veremos adiante. No relatório apresentado em 10 de maio de 1836⁷, do ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo, percebemos ainda outro aspecto que caracteriza os discursos dos governantes com relação aos africanos livres nesse segundo período: o interesse no lucro proveniente da arrematação dos seus serviços a particulares e na economia gerada pelo seu emprego nos estabelecimentos públicos. Os primeiros valores com relação à arrematação são apresentados pelo governo, que, no entanto, se esforça por mostrar que suas despesas com esses africanos é ainda maior.

D’aquella epoca [principio de 1835] em diante diversos Juizes de Paz tem feito apprehensões de alguns pretos bucaes em pequeno numero, e além disto a Curveta de Guerra de S. M. Britannica – Satellite – apresou o Brigue Orion, que navegava simuladamente com a bandeira Portugueza, mas que se verificou ser propriedade Brasileira, trazendo a seu bordo 243 Africanos, que forão declarados livres, e emancipados com quatro Marinheiros, que vinhão, e que se provou terem sido ja mandados reexportar para a Costa d’Africa por ordem da Policia. Todos estes Africanos tem se mandado distribuir por falta de meios para reexporta-los, na forma das Instrucções, que acompanhárão o Decreto de 19 de Novembro do anno proximo passado. Os dinheiros provenientes da arrematação dos serviços, na importância de réis 5:495U819, achão-se recolhidos a hum Cofre, tendo-se por Aviso de 7 de Março deste anno acautelado a sua escripturação, arrecadação, e fiscalisação, e a Fazenda Publica, tem por ora supprido as despesas que se tem feito com o vestuario, sustento, e curativo dos mesmos Africanos, em quanto não se verifica a sua distribuição; despesas que montão, desde 9 de Julho de 1834 até 20 de Fevereiro deste anno, na importancia de 26:284U973 réis (...)⁸.

Percebemos enquanto marca do discurso a preocupação quanto ao número preciso de embarcações apresadas e de escravos que traziam, mas uma grande indiferença quanto às apreensões de escravos já introduzidos no país. Não é possível saber se esses juízes de paz foram mais atuantes na Corte, nas capitais das províncias ou em alguma região específica. Tampouco podemos saber, só com estes números imprecisos, quantos africanos estavam arrematados ou a quantos deles se referem os gastos do governo. No entanto, é clara a intenção de apresentar a situação como uma dívida crescente para os cofres públicos, que já ultrapassava os 20 contos de réis. Isso torna mais grave o problema da falta de recursos para reexportação, exigindo medidas imediatas para remediar essa despesa. E a presença de quatro africanos já reexportados trabalhando como marinheiros no contrabando atesta a convicção na inutilidade de o governo dirigir esforços no sentido de cumprir com a exigência da lei de 1831.

Limpo de Abreo omite que foi feita uma opção por usar a mão de obra disponível como fonte de receita, em lugar de aplicar as devidas multas que custeariam a sua reexportação. Esta justificativa para a arrematação dos serviços de africanos livres com base nos gastos com os

⁷ ABREO, Antonio Paulino Limpo de. Relatório da Repartição dos Negocios da Justiça apresentado á Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinaria de 1836, pelo respectivo ministro e secretario de Estado, Antonio Paulino Limpo de Abreo. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1836.

⁸ Idem, p. 29-30.

mesmos também esconde uma estratégia de geração de rendas, como fica claro pelo acompanhamento da evolução das receitas e despesas nos relatórios seguintes. Em 1837, o ministro Gustavo Adolfo de Aguilar Pantoja, insiste na ineficiência da lei de 7 de novembro de 1831 e afirma que existiam 1.053 africanos livres no país: 778 distribuídos entre particulares e 278 empregados em repartições públicas. São citados estabelecimentos bastante estudados na historiografia, como a Caza de Correção da Côrte, a Fábrica de Ferro de S. João de Ipanema, o Arsenal de Marinha ou a Fábrica de Polvora, sem números exatos para cada um. No que diz respeito às obras públicas, há menção a concessões de africanos livres para a Repartição do Império e a presidência da província do Rio de Janeiro. A administração fluminense aparece também nos relatórios posteriores como a mais bem aquinhoadada na distribuição dos africanos emancipados. Os números relativos às despesas necessárias são bem menores que os informados no ano anterior (2:874\$955 réis), e a receita bem maior (17:446\$116 réis), de modo que agora o governo tinha em cofre 14:571\$164 réis.⁹

Vê-se nitidamente que a predileção era por arrendar os serviços dos africanos livres a particulares, enquanto os africanos livres usados no serviço público foram uma minoria nessa época. A arrecadação nesse ano foi quase três vezes maior que no ano anterior (5:495\$819). Cada um dos 778 africanos ou africanas arrendados por um particular gerava em média 18\$729 réis ao ano para o governo geral. Assim, no espaço de apenas dois anos, os “meia-cara” deixaram de ser apresentados como uma ameaça interna, para serem tratados como despesa crescente e depois como fonte de renda para o governo imperial.

Mas há que se destacar que este valor cobrado pelos aluguéis é extremamente baixo em termos de mercado. Em 1853, diante da escassez de africanos livres, o chefe de polícia da Corte tentou, sem sucesso, alugar escravos para o serviço de iluminação pública oferecendo 24\$000 réis mensais. As razões pelas quais não encontrou senhores de escravos interessados no negócio estariam relacionadas às condições insalubres do trabalho no sereno e na chuva (Chalhoub, 2012, p. 306). Vê-se assim porque os africanos livres passaram a ser considerados como se fossem dados de presente pelo governo, pois o valor do aluguel anual pago pelos concessionários ao governo estava abaixo do valor de mercado para o aluguel mensal de escravos para as funções a que costumavam estarem sujeitos.

Não obstante, o período 1835-1849 apresentou menor número de emancipações, em comparação com os anos 1850-1855. Neste terceiro momento do recorte temporal aqui analisado, já não era permitido pela lei arrendar os serviços a particulares, como foi dito, o que levou a um grande número de africanos distribuídos no serviço público. Isso mostra a relevância de estudarmos melhor a história desses homens e mulheres a serviço da Directoria de Obras Publicas da província do Rio de Janeiro para conhecermos seu uso econômico pelo Estado e o modo como o problema dos “meia-cara” foi resolvido pela sociedade da época.

Não há nos relatórios entre o ano de 1837 e o de 1849 mais informações sobre o aluguel dos africanos livres, nem números totais de emancipados no país. A maioria das informações diz respeito aos africanos livres existentes na Caza de Correção, em torno de cem, e a alguma apreensão maior da Comissão Mixta Brasileira e Inglesa, como a que resultou na emancipação

⁹ PANTOJA, Gustavo Adolfo de Aguilar. Relatório da Repartição dos Negocios da Justiça apresentado á Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinaria de 1837, pelo respectivo ministro e secretario de Estado, Gustavo Adolfo de Aguilar Pantoja. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1837.

de 597 africanos do patacho brasileiro Paquete de Benguella e do brigue português Asseiceira no ano de 1840. Não deixa de chamar a atenção, no entanto, que o número de condenações no Império por “reduzir pessoa livre à escravidão” ou, depois da reforma do Código Penal em 1841, por “crime contra a liberdade individual” seja sempre tão baixo. É comum que em anos de diversas apreensões de navios e emancipações de africanos não haja nenhum ou apenas um condenado por estes crimes em todo o Império.

Euzebio de Queiroz, em seu relatório de 13 de maio de 1851, oferece os melhores dados disponíveis sobre as emancipações de africanos e sua distribuição nos diversos estabelecimentos públicos. O ministro detalha a distribuição dos emancipados pelas repartições públicas (tabela 1), além de afirmar que em sua gestão, mesmo antes da lei de 1850, não houve concessões a particulares.

Tabela 1 - Distribuição de africanos livres no serviço público

Favorecido	De 28/09/1848 a 4/09/1850	De 05/09/1850 a 01/05/1851
Fábrica de pólvora	293	
Iluminação publica	150	
Caza de Correção da Côrte	127	
Santa Casa da Misericordia da Côrte	62	289
Hospicio de Pedro 2°	20	
Illmª Camara Municipal	20	124
Provincia do Rio de Janeiro	20	100
Corpo Municipal Permanente	16	8
Ordem 3ª do Bom Jesus	16	
Hospital dos Lazaros	13	
Ordem 3ª do Carmo	10	
Ordem 3ª de S. Francisco de Paula	10	
Ordem 3ª de Santo Antonio	8	
Passeio Publico	8	
Hospital Militar	8	
Santa Casa da Misericordia de Campos	7	
Collegio Pedro 2°	5	
Irmandade do Santíssimo Sacramento da Sé	5	
Santa Casa da Misericordia da Ilha Grande	4	
Museo Nacional	2	
Irmandade da Conceição	1	
Sociedade Amante da Instrucção	1	
Fallecidos	3	
Na Casa de Correção	1	

Obras da Estrada de Mato Grosso		40
Obras publicas		27
Escola de Medicina		4
Archivo Publico		1
Totais	810	593

Fonte: CAMARA, Euzebio de Queiroz C. M. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocio da Justiça, Euzebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

Além de reforçar a atuação mais vigorosa do governo na fiscalização e nas apreensões de contrabando de escravos, Euzebio de Queiroz também defende que a opinião pública nacional já estaria convencida de que o melhor para a felicidade do país é a extinção efetiva do tráfico. O papel protagonista da administração pública nessa repressão é justificado pelos instrumentos que a lei de 4 de setembro de 1850 colocou a sua disposição para fazer valer a lei de 1831. Assim, entre setembro de 1848 e 1850 o governo afirma ter emancipado 819 africanos, sendo nove a diferença para o número de distribuídos pelo serviço público. Entre setembro de 1850 e maio de 1851, o governo apreendeu 1678 africanos e distribuiu 593 que já haviam sido julgados livres e emancipados.

Vale destacar que desde o relatório anterior o ministro já anunciava um projeto de lei em discussão bastante adiantada na Assembleia que daria condições de punir com maior eficácia os envolvidos no tráfico clandestino. O instrumento principal é, paradoxalmente, a diferenciação entre aqueles que a lei de 1831 havia considerado “importadores”, reconhecendo como de direito a situação de fato, o tratamento distinto entre “introdutores” e “compradores”:

O trafico de Africanos tem até hoje zombado das diligencias contra elle empregadas; entretanto os compromissos a que nos achamos ligados altamente reclamão medidas promptas e efficazes para reprimil-o.

Attendendo á natureza do trafico, ás circumstancias que o revestem, ás dificuldades e embaraços de sua repressão, facil é reconhecer que para conseguil-a é indispensavel distinguir quanto á penalidade, e sobretudo quanto á forma do processo duas phases muito diversas de sua existência, o transporte e desembarque dos Africanos, ou a sua introdução no paiz; e depois sua compra aos introductores.

Dirigir contra estes os meios da mais efficaz repressão é, além de justo, por serem elles os verdadeiros autores do crime e seus provocadores, tambem politico, por que divide os interesses protectores da impunidade, e procura para a repressão do trafico, o poderoso apoio da opinião pública¹⁰.

Pode-se dizer que a maneira pela qual o governo buscou conquistar o apoio da opinião pública foi tornar a lei de 1831 mais branda, de maneira que a atuação mais vigorosa contra os envolvidos apenas na primeira fase, os “introdutores” e “verdadeiros autores do crime”, fosse mais aceita pelos envolvidos na segunda fase, os “compradores”. No entanto, o ministro da Justiça

¹⁰ CAMARA, Euzebio de Queiroz C. M. *Relatorio da Repartição dos Negocios da Justiça apresentado á Assembléa Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura em 1850 pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Euzebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara*. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N. L. Vianna, 1850.

apresentava essa flexibilização como sendo mais eficaz e, portanto, mais dura no combate ao tráfico. Curioso que Euzebio de Queiroz é o único ministro em todo o período analisado a defender que o governo atuasse no sentido de uma “interiorização” da escravidão. Propunha proibir a aquisição de novos escravos no litoral e convencer a população e as autoridades dessas cidades a venderem seus escravos para as fazendas do interior como meio de supri-las de mão de obra e tornar impossível o tráfico¹¹. Em seu último relatório como ministro da Justiça, informava que mais 1006 africanos haviam sido emancipados entre 1851 e 1852, e que aqueles declarados livres haviam sido distribuídos conforme mostra a tabela 2.

Tabela 2 - Distribuição dos africanos livres entre 01/05/1851 e 23/04/1852

Favorecido		
Província do Rio de Janeiro	300	
Província de Minas Gerais	120	
Sociedade de Mineração de Mato Grosso	100	
Província de São Paulo	93	
Caza de Correção da Côrte	40	
Iluminação Publica	32	
Santa Casa da Misericórdia de Porto Alegre	25	
Religiosos Franciscanos	20	
Sociedade de “Instrução Elementar”	3	
	733	
Existentes na Caza de Correção no 1º de Maio de 1851		677
Entrada dos apreendidos em Itabapoana		121
		798
Diferença	65	
Faleceram até 17 de abril de 1852	45	
Existentes na Caza de Correção em 23 de Abril de 1852	20	

Fonte: CAMARA, Euzebio de Queiroz C. M. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da oitava legislatura pelo Ministro e Secretário d’Estado dos Negocio da Justiça, Euzebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852.

A tabela 3 apresenta a soma dos dados disponíveis nos relatórios de 1851 e 1852 e apresentados nas tabelas 1 e 2. A província fluminense foi a maior beneficiada com as concessões dos serviços de africanos livres ao longo do período de maiores apreensões. De acordo com os dados dos relatórios ministeriais, entre 1848 e 1852, a província do Rio de Janeiro dispôs dos serviços de pelo menos 420 africanos, quase um quinto do total. Em segundo lugar, aparece a

¹¹ CAMARA, Euzebio de Queiroz C. M. *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo Ministro e Secretário d’Estado dos Negocio da Justiça, Euzebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

Santa Casa de Misericórdia da Côrte, com 351 concessões; em terceiro lugar, a Fabrica de Polvora da Estrella, com 293 concessões; em quarto lugar, a Illuminação Publica, com 182 concessões; e, em quinto, a Caza de Correção da Côrte, com 167 concessões.

Tabela 3 – Distribuição de africanos livres entre 28/09/1848 e 23/04/1852

Favorecido	Concessões
Província do Rio de Janeiro	420
Santa Casa de Misericórdia	351
Fabrica de Polvora da Estrella	293
Illuminação Publica	182
Caza de Correção da Côrte	167
Illm ^a Camara Municipal	144
Província de Minas Gerais	120
Sociedade de Mineração de Mato Grosso	100
Província de São Paulo	93
Obras da Estrada de Mato Grosso	40
Obras Públicas	27
Santa Casa da Misericórdia de Porto Alegre	25
Corpo Municipal Permanente	24
Religiosos Franciscanos	20
Hospicio de Pedro 2 ^o	20
Ordem 3 ^a do Bom Jesus	16
Hospital dos Lazaros	13
Ordem 3 ^a do Carmo	10
Ordem 3 ^a de S. Francisco de Paula	10
Ordem 3 ^a de Santo Antonio	8
Passeio Publico	8
Hospital Militar	8
Santa Casa da Misericórdia de Campos	7
Collegio Pedro 2 ^o	5
Irmandade do Santíssimo Sacramento da Sé	5
Santa Casa da Misericórdia da Ilha Grande	4
Escola de Medicina	4
Sociedade de “Instrucção Elementar”	3
Museo Nacional	2
Irmandade da Conceição	1
Sociedade Amante da Instrucção	1
Archivo Publico	1
Total	2132

Fonte: Tabelas 1 e 2.

Nos relatórios da presidência da província do Rio de Janeiro, as referências às concessões de africanos livres são mais descontínuadas que nos relatórios ministeriais, aparecendo na maioria das vezes como renovação da concessão dos serviços de africanos livres que já se encontravam há

algum tempo (indefinido) trabalhando em obras da capital ou de estradas do interior. No entanto, há referências aos ofícios desempenhados por alguns desses africanos, principalmente como pedreiros, canteiros e carpinteiros, o que indica um período de aprendizado na Caza de Correção. Outras vezes, são mencionadas a pouca idade de alguns emancipados e sua fragilidade, o que parece indicar terem sido concedidos sem passarem um período de tratamento no hospital de africanos e nas oficinas de trabalho correcional.

Na próxima sessão, procurarei descrever a trajetória de apenas alguns desses africanos livres que compuseram a maioria das concessões no período de maior repressão ao tráfico, aqueles que trabalharam nas estradas da província do Rio de Janeiro. Uma vez que não cabe aqui uma pesquisa mais alongada sobre as petições de emancipação, esboçarei o percurso de alguns desses homens e a estrada que percorreram (o longo período de trabalho compulsório) antes obterem sua liberdade, a partir das informações que os próprios relatórios provinciais oferecem.

Os africanos livres e a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*

Não é por acaso que as obras da Caza de Correção da Côrte são a principal referência aos africanos livres nos relatórios ministeriais ao longo do período entre 1835 e 1849. Um dos primeiros edifícios a ser construído no local, em 1834, funcionou como hospital dos africanos livres, substituindo os depósitos do Valongo onde os escravos recém-desembarcados eram curados das doenças e subnutrição causada pela travessia forçada na época do tráfico legal. O mesmo prédio também funcionava como refeitório dos africanos livres e dos presos transferidos do Calabouço, uma prisão para escravos no Castelo, considerada inadequada à época e que começou a ser desativada a partir da construção da Caza de Correção. A historiografia sobre esta instituição enfatiza a dimensão do disciplinamento dos africanos recém-desembarcados e emancipados: ensinar-lhes que estavam mais próximos dos escravos que dos homens livres através da pedagogia do trabalho (Sousa, 2011).

Outra face da Caza de Correção da Côrte permaneceu, no entanto, inexplorada até o momento. Além de prisão para cumprimento de penas sujeitas a trabalhos correcionais, a instituição funcionou como centro de instrução de africanos livres em ofícios, formando mão-de-obra para emprego em obras públicas. Seus serviços foram explorados também na pedra existente ao fundo do terreno, em outras atividades de chácara que geravam alguma receita e alugado para obras próximas, como o aterro de ruas na região do Mangue. Assim, a Caza de Correção foi a instituição responsável não só pela recuperação física, como pelo treinamento e sujeição ao trabalho compulsório dos africanos livres posteriormente empregados no setor de obras públicas.

A construção da Caza de Correção da Côrte apresenta-se como uma metáfora da situação deste novo grupo social no Império do Brasil, formalmente emancipados e chamados livres, mas trabalhando compulsoriamente no levantamento das paredes e muros dentro dos quais seriam submetidos ao controle e treinamento. Na prisão foram instruídos como pedreiros, canteiros e carpinteiros os africanos livres usados como mão de obra para abertura de ruas, construção de igrejas, praças etc. Outros foram cedidos diretamente a companhias ou empreiteiros responsáveis pela construção e manutenção de algumas estradas na província do Rio de Janeiro, como a de Magé a Sapucaia, e da União e Indústria, a de Mangaratiba e a da Serra de Estrella.

No relatório apresentado pelo conselheiro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz¹², presidente da província do Rio de Janeiro, no dia 5 de maio de 1851, ao passar a administração fluminense ao vice-presidente, fazia menção às negociações para celebração de um contrato com a *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*. Para atender à exigência de uma “mais facil exportação dos productos das importantes fazendas” da freguesia de Conceição do Sumidouro do Paquequer, no município de Nova Friburgo, fazia-se necessária a abertura de um atalho entre Sumidouro e a fazenda de Antonio dos Santos¹³. Nesse ponto, o novo atalho encontraria a estrada de Magé a Sapucaia, que ligava o Porto Novo do Cunha, às margens do rio Paraíba do Sul, ao Porto de Piedade, na baía de Guanabara.

Três meses depois, o vice-presidente da província, João Pereira Darrigue Faro¹⁴ apresentava aos deputados fluminenses os detalhes do contrato que havia sido celebrado em 16 de julho de 1851:

Conclui a 16 do passado com a companhia da estrada de Magé um contracto pelo qual ella se obrigou a concluir a estrada dos Tres Corregos até o Porto Novo do Cunha, e a fazer dentro do prazo de tres annos, o atalho da freguezia da Conceição do Sumidouro do Paquequer, ao lugar denominado “Antonio dos Santos” a encontrar a dita estrada, com todas as pontes, pontelhões e boeiros necessarios; e tambem a conservar e a ter em estado de livre transito tanto a estrada como o attalho.

As concessões que fiz a esta companhia forão as seguintes: não estabelecer barreira na estrada do Porto Novo do Cunha; dar-lhe para essas obras os serviços de 30 Africanos livres pelo espaço de oito annos. Findo esse prazo, a companhia entregará á provincia os Africanos e a estrada em bom estado.

Por este contracto poupou-se a grande despeza que se tinha ainda de fazer, quer para a conclusão da estrada dos Tres Corregos, quer para o atalho do Sumidouro, que fora decretado por lei provincial¹⁵.

Vale aqui lembrar que o Art. 6º da “Lei Euzébio de Queiroz” determinava que enquanto a reexportação para a África não se verificasse, os africanos livres seriam empregados em trabalhos debaixo da tutela do Governo e que não seriam “em caso algum concedidos os seus serviços a particulares”. Percebe-se então que a concessão dos africanos livres como trabalhadores para uma companhia particular não deixava de ser um desvio da lei. Impedida de arrematar os seus

¹² Por decreto de 19 de outubro de 1867, recebeu o título de barão de Bom Retiro, sendo elevado a visconde com grandeza em 10 de julho de 1872. Foi deputado provincial pelo Rio de Janeiro, presidente das províncias do Rio de Janeiro e do Espírito Santo e deputado geral por ambas, além de Ministro do Império, conselheiro de Estado e senador pelo Rio de Janeiro (Vasconcellos; Smith Vasconcellos, 1918, p. 86).

¹³ Relatório apresentado ao Exmº Vice-presidente da Província do Rio de Janeiro, o Comendador João Pereira Darrigue Faro, pelo Presidente, o Conselheiro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, por ocasião de passar-lhe a Administração da mesma Província no dia 5 de Maio de 1851. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio, p. 72, 1851.

¹⁴ Por decreto de 25 de março de 1854, recebeu o título de 2º barão do Rio Bonito, sendo elevado a visconde com grandeza em 2 de dezembro do mesmo ano. Negociante, fazendeiro e proprietário, foi deputado provincial e vice-presidente da província do Rio de Janeiro por quatro vezes (Vasconcellos; Smith Vasconcellos, 1918, p. 388-389).

¹⁵ Relatório do vice-presidente da província do Rio de Janeiro, o veador João Pereira Darrigue Faro, na abertura da segunda sessão da oitava legislatura da Assembléa Provincial, no dia 1.º de agosto de 1851, acompanhado do orçamento da receita e despeza para o anno de 1852. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, p.20, 1851.

serviços a particulares, ao mesmo tempo em que as medidas mais efetivas de repressão ao tráfico ilegal aumentavam o número de africanos livres depositados sob a sua tutela, o governo fluminense se utiliza de um artifício para desonerar os cofres da província e favorecer alguns grupos econômicos.

Fundada em 1836, foi justamente nos anos 1850 que a *Companhia Estrada de Magé à Sapucaia* teria seu maior desenvolvimento, sobretudo, após a substituição da antiga ponte sobre o rio Paraíba do Sul, próxima à aldeia de Sapucaia. As primeiras notícias sobre a construção da nova ponte suspensa, a primeira do tipo no país, constam no relatório do presidente da província, o conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz, em 1853¹⁶.

Também não deixaram de aumentar as vantagens conseguidas pelos novos administradores da empresa. Existiam cada vez mais estradas sob sua administração, e, além da concessão dos africanos livres, os empresários puderam arrecadar algum capital com a venda dos bilhetes de quatro loterias concedidas pela província. Em 1855, a *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, que já abrira o atalho de Três Córregos e uma estrada entre Petrópolis e Paty do Alferes, foi também contratada para a abertura de uma estrada entre as freguesias de Nossa Senhora do Monte do Carmo, em Cantagalo, e Nossa Senhora da Conceição do Paquequer, em Nova Friburgo, pelo valor de 30:000\$000 réis¹⁷. Neste contrato com o governo provincial, aparecem como diretores e representantes da companhia o barão de São Gonçalo¹⁸ e Caetano Alberto Soares.

Embora o crescimento da empresa seja patente, em relatório do ano de 1856, o presidente da província, conselheiro Luiz Antonio Barbosa, refere-se à mesma como dispendioso de poucos recursos, mas prestando grande serviço ao comércio e à lavoura como importante via de comunicação. Informa que a necessidade de aplicar a renda da barreira à manutenção e às construções impedia a companhia de dar dividendos aos acionistas, o que justificaria os auxílios que o governo dava à empresa, tais como a extração da terceira das loterias concedidas e o empréstimo de outro grupo de africanos livres por tempo determinado. Barbosa informava ainda sobre o estado adiantado dos trabalhos no ramal entre Cantagalo e Nova Friburgo e na construção da ponte sobre o rio Paraíba do Sul¹⁹. Infelizmente, o relatório do conselheiro Barbosa não menciona o número exato de trabalhadores concedidos dessa vez, informando apenas que havia mandado “aplicar ao serviço da estrada da companhia os Africanos livres que forão retirados da estrada do Presidente Pedreira”. Assim, vemos que não havia qualquer previsão de reexportação e que africanos livres a serviço das estradas provinciais poderiam ser facilmente transferidos para o controle de particulares.

¹⁶ Relatório apresentado ao Exm.^o Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, o commendador João Pereira Darrigue Faro, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província em 3 de Maio de 1853. Rio de Janeiro: Typ. do Diário de A. & L. Navarro, 1853.

¹⁷ Relatório apresentado ao Exm.^o Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, o Snr. Doutor José Ricardo de Sá Rego, pelo Presidente, o Conselheiro Luiz Antonio Barboza, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma província. Niterói: Typ. de Quirino & Irmão, pp. 26-27, 1855 (documentos anexos).

¹⁸ Belarmino Ricardo de Siqueira recebeu o título de barão de São Gonçalo por decreto de 19 de março de 1849, e foi elevado a barão com grandeza por decreto de 2 de dezembro de 1854. Fazendeiro abastado e capitalista, foi comandante superior da Guarda Nacional de Niterói, deputado provincial pelo Rio de Janeiro e presidente do Banco Rural e Hypothecario (Vasconcellos; Smith Vasconcellos, 1918, p. 445).

¹⁹ Relatório apresentado ao Excellentissimo Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, o senhor conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Antonio Barbosa, sobre o estado da administração da mesma província em 2 de Maio de 1856. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1856.

É possível, no entanto, afirmar que pelo menos alguns desses africanos livres permaneceram trabalhando para a empresa até 1864. No relatório do vice-presidente da província de 4 de maio de 1862, aparecem as primeiras referências ao grupo de trabalhadores após o vencimento do prazo inicial da concessão de seus serviços à companhia:

Estão ainda em poder da companhia os africanos livres, cujos serviços lhe foram cedidos por tempo certo, que findou em 1860, como auxilio para os trabalhos da conservação da estrada; e era minha intenção fazer retirar, para empregar-os nas obras publicas d'esta capital, alguns dos ditos africanos, deixando os outros ainda por algum tempo á cargo da companhia, para coadjuval-a n'aquella conservação, attendendo a que a provincia nenhum outro favor lhe concede, e á utilidade, que presta á lavoura a estrada, de que ella é empresaria.²⁰

Após longos 13 anos pavimentando estradas, a liberdade talvez ainda parecesse longe de ser alcançada pelos africanos livres que permaneciam a cargo da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*. O relatório presidencial de 13 de fevereiro de 1864 informava novos planos do governo da província para o grupo de trabalhadores. Visando construir uma estrada comunicando o distrito de Sumidouro com a vila de Nova Friburgo, a presidência havia lavrado um contrato, cuja aprovação ainda estava pendente, com a *Companhia da Estrada de Ferro de Cantagallo*. A província se obrigava a “fornecer os serviços dos trabalhadores que estiveram empregados na serra de Friburgo, e os que trabalham actualmente na estrada de Magé à Sapucaia, alimentar-os, vestir-os e tratar-os em suas enfermidades”²¹.

O Decreto nº 3.310, de 24 de setembro de 1864, assegurou finalmente a liberdade aos africanos livres e parece ter frustrado os planos da empresa ferroviária e da província. No relatório apresentado à Assembleia provincial em 9 de outubro desse ano, o Executivo fluminense afirmava que o contrato não fora aprovado porque a emancipação que o governo imperial havia concedido a todos os africanos livres no Império lhe havia tirado a possibilidade de contratar sob as bases propostas aqueles melhoramentos²². Um novo tempo se anunciava na província do Rio de Janeiro, e não apenas pela reorganização do sistema de estradas provinciais a partir da introdução de ferrovias. Parecia finalmente a conclusão da longa estrada que os africanos livres haviam trilhado e pavimentado em busca de se tornarem realmente livres.

No entanto, o discurso do presidente da província fluminense pode esconder uma realidade bem diferente desse quadro de emancipação definitiva de todos os africanos e africanas livres. Analisando a documentação do *Public Record Office*, em Londres, Robert Conrad afirma que ainda em março de 1865, “os emancipados mantidos em servidão pelo governo brasileiro estavam trabalhando em instituições militares, educacionais, religiosas, industriais e beneficentes, a

²⁰ Relatório apresentado ao Excellentíssimo Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, o Senhor Doutor José Norberto dos Santos, pelo Presidente, o Desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 4 de Maio de 1862. Niterói: Typ. do Moderado, p.75, 1862.

²¹ Relatório apresentado ao Exm. Sr. 1.º Vice-presidente da Província do Rio de Janeiro, o Dr. José Tavares Bastos, pelo Presidente, o Dr. Polycarpo Lopes de Leão, ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 13 de Fevereiro de 1864. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, p. 17, 1864.

²² Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da decima-quinta legislatura, no dia 9 de outubro de 1864, pelo Presidente da mesma província, o conselheiro João Crispiano Soares. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, p. 51, 1864.

maioria na cidade do Rio de Janeiro, mas outros espalhados por todo o país” (Conrad, 1985, p. 175). Os dados encontrados pelo autor estão transcritos na Tabela 4.

Tabela 4 – Alguns locais de emprego dos *Emancipados*. Março de 1865

Local de emprego	Emancipados
Arsenal de Guerra	35
Arsenal da Marinha	43
Corpo de Polícia	15
Obras Públicas da Capital, incluindo 9 crianças	48
Câmara Municipal	14
Iluminação Pública	18
Fábrica de Pólvora	18
Observatório Astronômico	2
Hospital Militar	9
Escola Militar e Central	10
Telégrafo Elétrico	13
Biblioteca Pública	2
Colégio D. Pedro II	18
Hospício D. Pedro II	42
Lazaretto	14
Instituto de Crianças Cegas	8
Instituto de Surdos-Mudos	4
Passeio Público	7
Misericórdia	18
Terceira Ordem dos Carmelitas no Rio de Janeiro	9
Terceira Ordem do Bom Jesus no Rio de Janeiro	13
Terceira Ordem de São Francisco de Paula	8
Misericórdia de Campos	7
Misericórdia da Ilha Grande	4
Fundições de Ipanema	18
Província da Bahia	18
Província de Minas Gerais	117
Laboratório Politécnico de Campinho	14
Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro	61
Companhia de Magé a Sapucaia	27
Companhia da União e Indústria	48
Companhia da Estrada de Mangaratiba	20
Estrada de Estrela a Petrópolis	27
Total	729

Fonte: Conrad, 1985, p.215.

Vemos assim que ao menos 729 homens e mulheres continuavam a trabalhar em instituições para as quais haviam sido concedidos seus serviços. É possível que muitos tivessem morrido entre os anos de 1852 e 1865 e que outros tivessem de fato obtido sua liberdade e estivessem trabalhando onde conseguissem emprego. Mas a comparação entre as tabelas 3 e 4 mostra que a província de Minas Gerais se manteve com praticamente o mesmo número de

africanos livres a seu serviço durante esses treze anos. Somando-se os números referentes à seção de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro e às quatro estradas provinciais fluminenses (de Magé a Sapucaia, da União e Indústria, de Mangaratiba e de Estrela a Petrópolis), temos um total de 183 emancipados, aproximadamente 25% do total.

Não acredito ser possível afirmar, a partir das informações de Conrad, se estes emancipados continuavam “mantidos em servidão pelo governo brasileiro”. De acordo com o decreto de 1864, os africanos livres deveriam apresentar uma petição para obterem sua liberdade, o que pode ter dificultado a efetivação da lei. Mas, sobretudo na capital, é difícil imaginar que os africanos livres trabalhando em instituições públicas não tivessem acesso à justiça para garantirem sua emancipação definitiva. Talvez alguns haviam sido libertos de fato e continuaram a trabalhar nos mesmos locais em troca de alguma remuneração. É inquestionável, no entanto, que o governo e as companhias concessionárias desenvolveram meios de continuarem a explorar a mão de obra dos africanos livres.

Conclusões

Houve um significativo aumento do interesse dos historiadores pelos destinos dos africanos livres nos últimos vinte anos. No entanto, ainda carecemos de análises que ofereçam uma visão mais ampla sobre o tema, inserindo-o no contexto do tráfico ilegal de escravos e das formas de trabalho compulsório no Império do Brasil. Ao focar as relações de poder e trajetórias de pequenos grupos ou indivíduos que conquistaram sua liberdade, os trabalhos mais recentes deram contornos mais humanos à história dos africanos e africanas livres que apareciam como fração diminuta, quase desprezível, nos estudos econômicos sobre o tráfico atlântico e escravidão. Por outro lado, perdeu-se a noção do todo nos estudos de caso.

Procurei neste artigo explorar os relatórios anuais dos ministros da Justiça e dos presidentes da província do Rio de Janeiro como meio de resgatar o interesse econômico na exploração dos serviços dos africanos livres e os discursos políticos a seu respeito. Vimos que no período 1831-1834, o governo geral esteve ocupado principalmente com o combate ao tráfico ilegal que crescia e se estruturava no país. No período 1835-49, o principal interesse do Império foi nas receitas geradas pela arrematação dos serviços de africanos livres. Em 1837, cada africano ou africana arrendado por um particular rendeu em média 11\$665 réis aos cofres públicos. A partir de 1850, os emancipados só puderam ter seus serviços explorados pelo governo, mas continuaram a ser concedidos a associações beneficentes, ordens religiosas ou empreiteiros e companhias concessionárias de estradas públicas.

Ao longo do período entre 1848 e 1852, quando são feitas mais apreensões de tumbeiros e, conseqüentemente, emancipações de escravos traficados ilegalmente, foram distribuídos 2132 africanos e africanas livres pelo governo para instituições diversas. A província do Rio de Janeiro foi a maior beneficiada, com 420 concessões nesse período. Treinados na Caza de Correção da Côrte para as funções de pedreiro, canteiro e carpinteiro, a maioria foi utilizada nas obras públicas da capital fluminense ou na construção e manutenção das estradas fluminenses.

A *Companhia da Estrada de Magé á Sapucaia* foi uma das maiores beneficiadas pela presidência da província do Rio de Janeiro com a concessão dos serviços desses trabalhadores. O decreto de 24 de setembro de 1864 pode ter frustrado os planos do governo para transferir a concessão, finda desde 1860, do grupo de africanos livres a serviço da companhia para as obras de

construção da *Companhia da Estrada de Ferro de Cantagallo*. Mas a Estrada de Magé a Sapucaia, assim como outras estradas provinciais continuaram a contar com esta mão-de-obra, pelo menos, até março de 1865.

Resta ainda uma longa estrada a ser percorrida pelos historiadores em busca de uma melhor compreensão sobre o lugar dos africanos livres na sociedade brasileira, o interesse econômico do governo e de particulares na exploração de seus serviços e o discurso político que buscou justificar o trabalho compulsório imposto a homens, mulheres, adolescente e crianças livres. Acredito ter contribuído um pouco para retomar algumas questões importantes que pareciam esquecidas pela literatura sobre o tema, preencher algumas lacunas e fornecer dados relativos às receitas oriundas do arrendamento de africanos livres e ao número de emancipados trabalhando no serviço público.

Referências:

BERTIN, Enidelce. **Os meia-cara**: africanos livres em São Paulo no século XIX. São Paulo: USP, 2006. (Tese de Doutorado em História Social).

BLACKBURN, Robin. **The American Crucible**. Slavery, emancipation and human rights. Londres/Nova York: Verso, 2011.

CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão**. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CONRAD, Robert Edgar. **Tumbeiros**. O tráfico escravista para o Brasil. Trad. Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **Do que o “preto mina” é capaz**: etnia e resistência entre africanos livres. Afro-Ásia. Salvador, n° 24, p. 71-95, 2000.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **To be a liberated African in Brazil**: labour and citizenship in the nineteenth century. Waterloo, Canadá: University of Waterloo, 2002 (Tese de Ph.D. em História).

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’**: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, Manolo (org.). Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 389-417, 2005.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. O direito de ser livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (org.). **Direitos e justiça no Brasil**. Ensaios de história social. Campinas: Editora da Unicamp, p. 129-160, 2006.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Em nome da liberdade: abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850). **Revista Mundos do Trabalho**. Florianópolis, vol. 3, n° 3, p. 67-92, julho-dezembro de 2011.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. **Liberdade tutelada**: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrella, Serra de Estrella/RJ (c.1831- c.1870). Campinas: Unicamp, 2005 (Dissertação de Mestrado em História).

RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. **História Social**. Campinas, n° 4/5, p. 29-42, 1997/1998.



Revista África e Africanidades - Ano 9 – n. 21 , jan-abr. 2016 – ISSN 1983-2354

www.africaeaficanidades.com.br

SOUSA, Gustavo Pinto de. **Os africanos livres na Casa de Correção**: política e direito como disciplinarização. Rio de Janeiro: UERJ, 2011 (Dissertação de Mestrado em História).

SOUSA, Jorge Luís Prata de. **Africano livre ficando livre**: trabalho, cotidiano e luta. São Paulo: USP, 1999 (Tese de Doutorado em História Social).

VASCONCELLOS, Barão de e SMITH VASCONCELLOS, Barão de (Orgs.). **Arquivo Nobiliarchico Brasileiro**. Lousanne: Imprimerie la Concorde, 1918. Disponível em: http://openlibrary.org/books/OL23278709M/Arquivo_nobiliarchico_brasileiro. Acesso em: 20 out. 2014.