

A extinção do tráfico de africanos na província fluminense em 1850

Um estudo sobre a reposição da mão-de-obra, realizada através do tráfico ilegal de africanos. (*)

MARIA EMÍLIA PRADO MARCHIORI

No presente trabalho tentaremos analisar a situação que se delineou a partir da proibição do tráfico de africanos, com a decretação da Lei de 4 de setembro de 1850. Especificamente trataremos aqui de um dos mecanismos de reposição da mão de obra na grande lavoura, utilizado após 1850. Trata-se talvez do menos estudado e até do menos conhecido. Nos referimos à continuação do tráfico de africanos sob a forma de contrabando.

Em nenhum momento isto significa dizer que desconhecemos ou até mesmo desconsideramos outras soluções tais como o tráfico interprovincial, o tráfico intermunicipal e as inovações técnicas adotadas na grande lavoura com o intuito de resolver o problema da reposição da mão-de-obra.¹ O que fizemos simplesmente foi uma opção. Ignoraremos todos os outros mecanismos e nos preocuparemos apenas com um deles, a saber, o contrabando.

O que tentaremos demonstrar no decorrer do trabalho é que o tráfico de africanos não sucumbiu tão facilmente às determinações da legislação anti-tráfico, já que nas tentativas de solucionar o problema da reposição da mão de obra o contrabando foi uma delas.

Não nos preocuparemos aqui em demonstrar o volume de entrada de africanos após 1850, mesmo porque nosso trabalho neste sentido seria improdutivo e vazio, já que em termos numéricos nos é impossível uma tal comprovação. Se antes mesmo da lei de 1850 o governo imperial jamais se preocupou com estatísticas sobre a entrada de africanos, o que dizer de após aquele ano?²

(*) Monografia do curso de mestrado em História do Brasil do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, apresentada à cadeira de Teoria e Prática de História do Brasil — II, orientada pelo professor Ron Leroy Seckinger, da University of North Caroline.

O que realmente nos preocupará no decorrer do trabalho, é a análise da situação histórica que propiciou o surgimento do contrabando, a verificação dos interesses em jogo, enfim a existência mesma do contrabando no contexto de deteriorização do escravismo colonial.³ Na medida que ele não representou nenhuma descontinuidade na estrutura do sistema mas foi apenas uma solução tradicional visando resolver uma problemática e mais que isso, salvaguardar a estrutura do escravismo, poderíamos dizer que o contrabando, mais do que qualquer outro mecanismo, significou aquela tentativa derradeira de retardar e até de impedir a deteriorização do escravismo colonial.

A escravidão que se iniciou no Brasil, ainda na época colonial, teve após a “proclamação da independência”, o que se poderia chamar um fortalecimento. A posição escravista se reforçou na medida que no Império subiu ao poder aquela classe cujos interesses ligavam-se diretamente ao escravismo: os proprietários rurais.⁴

A força motriz para a manutenção da escravidão no Brasil estava assentada no tráfico negroiro. Era a constante reposição da mão-de-obra, através do tráfico, que permitia a própria sustentação do escravismo uma vez que o fazendeiro do Império, ao contrário daquele do sul dos EUA, por exemplo, jamais se preocupou com a reprodução da mão de obra existente por métodos de higiene, melhores condições de vida e pela própria reprodução natural.

A questão do tráfico foi discutida desde o início do século XIX. As tentativas de repressão do comércio de africanos tinham, no plano internacional, a Inglaterra como cabeça do movimento. Várias foram as incursões “diplomáticas” inglesas, pressionado o governo imperial a terminar com o tráfico. Entretanto, não nos prenderemos na análise das pressões inglesas para o fim do tráfico, pois não é este o interesse de nosso estudo⁵.

O problema que se colocava, o do término do tráfico, parecia ter em 1850, após várias tentativas e tratados, encontrado a sua solução. Uma vez que a 4 de setembro de 1850 foi assinada e colocada em vigor a chamada Lei Eusébio de Queiroz, cujos mecanismos de ação pareciam suficientemente eficazes, para que se puzesse fim ao tráfico de africanos. Parece-nos entretanto que a situação não foi de pronto resolvida. Se havia uma lei proibindo e disposta a punir severamente os continuadores do tráfico, isso não implicou que o mesmo tivesse terminado. Visto que a eficácia da lei pode ser posta em dúvida, assim como a afirmativa das autoridades da época de que o tráfico se havia extinguido, temos razões suficientes para acreditar que ele continuou ainda por alguns anos, tomando a forma de contrabando.

Para uma melhor análise, devemos inicialmente levar em consideração o lucro advindo a partir do tráfico⁶. Sabemos que este era um comércio dos mais lucrativos, o que nos leva a crer que o traficante, mesmo após a promulgação da lei de 1850, tentaria ainda mantê-lo em funcionamento. Perguntaríamos-nos talvez: mas não foram os traficantes expulsos do país? Sim, todavia isto ocorreu em maior parte com aqueles traficantes de origem lusa. Não podemos nos esquecer que não apenas o elemento português dedicava-se ao tráfico mas também o faziam os brasileiros. Se o comércio era tão rendoso, por que não se tentaria continuá-lo? Esta idéia pode tornar-se mais clara se observar-

mos os vários avisos sobre construção de embarcações destinadas ao tráfico. Num aviso, por exemplo, ao chefe de Polícia em 1859:

Domingos José da Costa, construtor mui conhecido no Arsenal de Marinha partiu no dia 21 a bordo do vapor para Campos, vai cuidar nos arranjos, segundo consta, para 3 barcos (. . .) irão a África aproveitando (. . .) estarem os barcos ingleses ocupados na Rússia⁷.

Nesse sentido os avisos se sucediam, alertando sempre a construção ou a saída de algum porto, de navios destinados a África.

Uma outra questão precisa ainda ser colocada. O fazendeiro, principalmente o do Vale do Paraíba, não admitia outra força de trabalho a não ser a mão de obra escrava. As colocações do Barão do Pati de Alferes talvez possam comprovar-nos esta idéia:

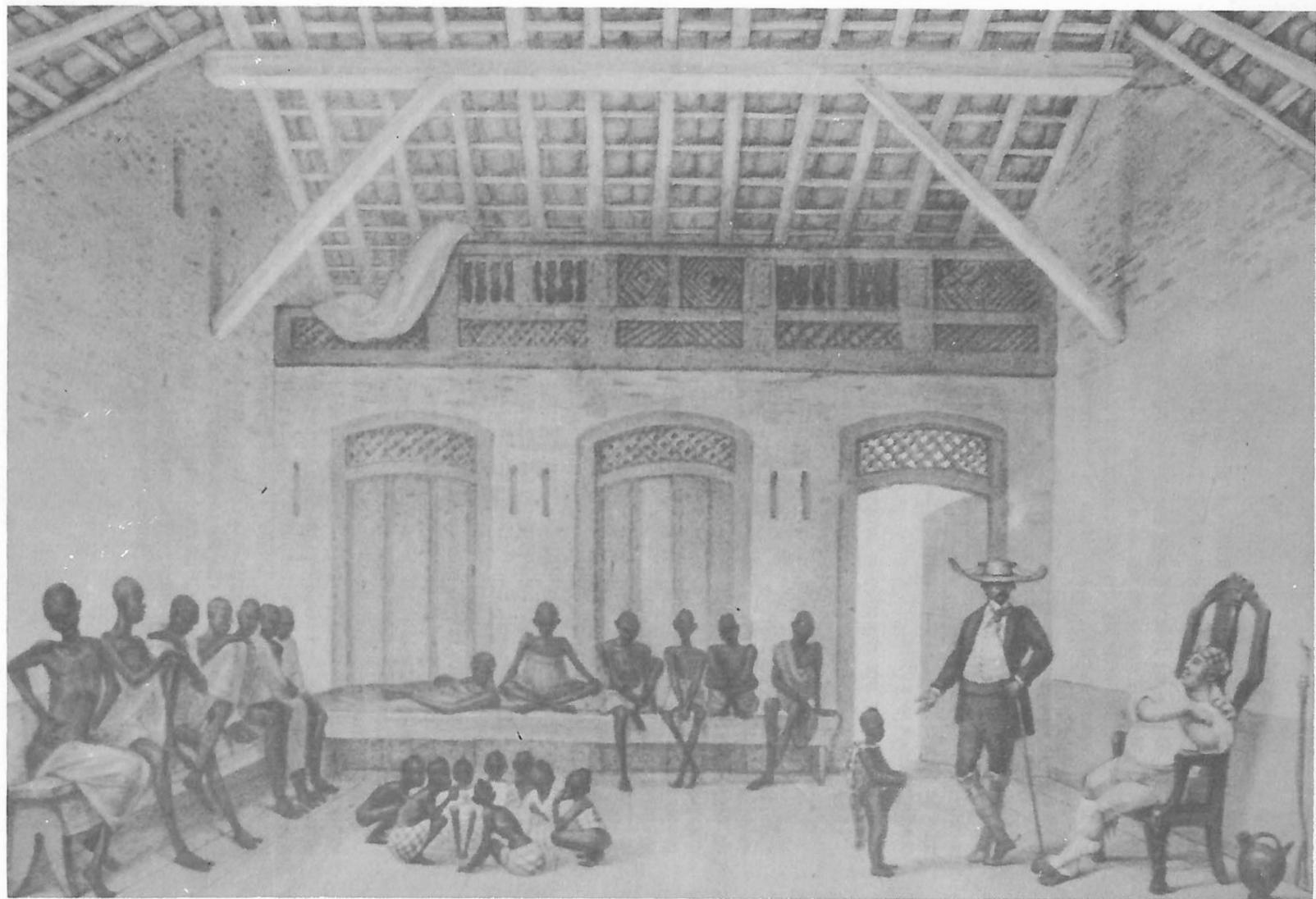
Ve-se por experiência própria que um colono a quem vamos a bordo de um navio pagar a passagem, mal se sujeita a indenizar o seu amo, retirando-se ou evadindo-se muitas vèzes sem ter cumprido o seu contrato⁸.

Isto pode ser constatado se observarmos o quanto era pequeno o número de colônias de imigrantes existentes na província. Segundo nos diz Lacerda Werneck, em 1855 estavam registradas no mapa do Império apenas 8 colônias para a província do Rio de Janeiro e menos de 1.000 colonos que, portugueses em sua maioria, dedicavam-se ao comércio e outros ofícios quase não se empregando na agricultura.⁹

Ao menos para um ponto pareciam convergir os interesses do traficante e do fazendeiro, era o que dizia respeito a manutenção do tráfico de africanos. Após 1850, quando viu cortada a entrada legal de africanos, o fazendeiro não buscou resolver o seu problema de mão de obra através de soluções novas, ao contrário, o que fez foi se apegar a todas as possibilidades advindas de uma fórmula já tradicional. Em 1852, o ex-consul inglês no Brasil opinava sobre o assunto: "Nenhum brasileiro se recusará a comprar um africano a preço baixo e a longo prazo, se essa chance lhe for oferecida por um traficante."¹⁰

Posto isto, procuraremos a seguir determo-nos na análise do contrabando mesmo, dessa entrada ilegal de africanos que, por quase duas décadas, representou as tentativas pela sobrevivência do escravismo.

Ao falarmos em contrabando, colocamos inicialmente a figura do traficante e, diretamente ligado a ele, o fazendeiro. Nada dissemos, entretanto, a respeito de um tipo de pessoa que, mesmo não sendo desconhecida do historiador e do estudioso em geral, merece em nosso trabalho um papel significativo. Nos referimos aqui aquele homem a quem chamaremos de fazendeiro traficante, o que numa redundância de expressão, seria aquele fazendeiro que se dedicava também ao tráfico, seja para seu próprio abastecimento seja para a comercialização. Para explicitar tal tipo de pessoa, usaremos um exemplo bastante conhecido, e talvez o mais significativo. Falamos sobre o "rei do café", o comendador Joaquim José de Souza Breves e todo o seu clã da Marambaia¹¹.



Ligados ao tráfico de africanos há gerações, os Souza Breves, especialmente na figura do comendador Joaquim José, tiveram um papel atuante também no contrabando de africanos. Em vários registros contra traficantes, constava o nome do comendador¹². A Marambaia era por assim dizer um reduto dos mais fortes. Em 1851, em vários termos de averiguação, constavam também denúncias contra o comendador, como por exemplo, aquele que dizia:

... na residência do Dr. Juiz Municipal João José de Andrade Pinto (...) ahi compareceo Luciano da S. Rangel (...) sabe que a mais de 15 dias chegarão aquele lugar pessoas conduzindo africanos (...) que erão da caza de Joaquim Breves e que querião achar guias para o caminho...¹³

Outra testemunha assim declarava:

... compareceo Domingos A.L. Coelho (...) vira ha 15 dias pouco mais ou menos, quase ao meio dia passar encarreirados muitos africanos novos, um número de 100 (...) erão conduzidos por um fulano Pimenta sobrinho de Joaquim Breves...¹⁴

A atividade de contrabando era desenvolvida intensamente na Marambaia. Todo o aparelhamento necessário ao perfeito funcionamento do mesmo, parecia encontrar ali sua forma mais completa. Em 1854 o chefe de uma comissão de inquérito assim se expressava:

... Especialmente encaminhei as minhas averiguações para a ilha da Marambaia (...) o dono da ilha Joaquim J. de Souza Breves á poucos dias comprara huma porção de terras (...) tornando-se suspeita a compra de semelhantes terrenos atenta a sua esterilidade...¹⁵

Em meados da década de 60, os Souza Breves pareciam ainda insistir no tráfico de africanos, conforme informação do Ministério do Exterior, que dizia ter em Luanda ocorrido o boato de haver saído uma embarcação carregada de africanos com destino ao Brasil e que deveria descer em uma das fazendas do comendador Joaquim Breves¹⁶.

Por termos dado maior ênfase à figura do comendador, isto não implica dizer que outros fazendeiros não se dedicassem também ao tráfico. No mesmo comunicado anterior anunciava-se uma tentativa de desembarque em Parati, na fazenda do comendador Nalmir¹⁷. O fato é: o fazendeiro que não assumia a posição de ser também ele o traficante, participou ainda assim no contrabando, seja auxiliando os desembarques, seja estimulando-o através da compra dos africanos.

Uma série de mecanismos dificultava a execução da lei, da precariedade das vias de comunicação à lentidão da máquina burocrática. Em maior escala surgiam as dificuldades financeiras. Muitas eram as reclamações das autoridades locais, enquanto que as autoridades provinciais e imperiais pareciam não dispor dos meios necessários ao pronto atendimento. A documentação a este respeito é bastante elucidativa:

Tendo recebido o ofício reservado de 24 do corrente mês, em que V.Sa. me recommenda a maior vigilancia (...) cumpre-me levar ao conhecimento de V. Sa. que esta delegacia não possui presen-

temente, os meios para tornar profícua a vigilância da autoridade¹⁸.

Os problemas e os pedidos de melhores condições chegavam de todo o litoral fluminense, como podemos verificar:

A força que existe nos diversos pontos da Comarca é tão diminuta e insignificante que nem para coadjuvar a prisão dos criminosos é suficiente, quanto mais para ocorrer a um desembarque. O que poderá fazer com 3 ou 4 soldados e as vezes como menos. . .¹⁹

O problema se agravava na medida que a força policial não recebia nem mesmo o soldo. Isto quando as cartas dos delegados não reivindicavam até mesmo a razão.²⁰

As dificuldades de patrulhamento do litoral assumiam proporções ainda maiores se entendermos que as medidas de repressão ao contrabando, chocavam-se diretamente com os interesses do fazendeiro. Como nos demonstra esta carta enviada ao Presidente da Província:

. . . Sempre me tenho conservado na maior vigilância possível e inteira atividade, pelo que tenho incorrido talvez, no desagrado de alguns dos poderosos da terra, que estavam acostumados a lucrar com este infame tráfico quer como principaes empresários nos desembarques dos carregamentos de africanos, quer como autoridades consentido nelles, e se não fallem por mim as praias de Laranjeiras, Martin de Sá, Joatinga, Parati-Mirim e outras, nas quaes as fazendas ali existentes apesar de icultas pela péssima qualidade de suas terras, erão contudo muito procuradas²¹.

Devemos considerar, entretanto, que não apenas o fazendeiro estava relacionado com o tráfico de africanos e que as dificuldades de patrulhamento e de força policial não eram as unicas. Um outro fator viria ainda dificultar o cumprimento da lei, favorecendo portanto o contrabando. É o que poderíamos chamar de “suborno” das autoridades locais, ou de “corrupção administrativa”. Isto pode ser facilmente verificado de forma bem simples pela discordância entre as portarias, os avisos das autoridades provinciais, onde se acusava a suspeita de um desembarque e a resposta da autoridade local de que dentro de sua jurisdição tudo corria bem²².

Poderíamos constatar inicialmente que a própria população tendia a se envolver com o tráfico ilegal, ajudando os desembarques:

. . . Devo fazer ver a V.Ex^ã que este lugar é muito apropriado para qualquer desembarque, pois não só tem inúmeras fumas onde se pode acomodar muito a vontade cem pessoas (. . .) e toda a gente do lugar muito propensa para este fim. . .²³

Em seguida podemos observar, como já foi colocado acima, o envolvimento das autoridades com o tráfico ilegal. A começar pelos soldados e pelos marinheiros, o que ainda poderia ser natural se lembrarmos a precária situação em que se encontravam esses destacamentos. No entanto, mesmo os chefes de destacamento que seguiam da Corte para as cidades onde os desembarques eram mais frequentes, tendiam a um relacionamento com os traficantes.

... Chegou aqui o destacamento composto de 15 praças e hum inferior, igualmente se me apresentou hum lanchão commandado pelo piloto Bonifácio G. Pinheiro, este sujeito com quanto não posso dizer nada respeito à sua conduta, com tudo não posso ter nelle a confiança precisa, por ser elle aqui hóspede de cama e meza de João G. da Silva Netto, hum dos suspeitos. . .²⁴

Devemos esclarecer que o dito João G. da Silva Netto, era um dos traficantes mais atuantes e não deixava de ser suspeito o fato de um representante legal da repressão ao tráfico aceitar a hospitalidade de alguém ligado ao contrabando.

Até aqui falamos em suborno das autoridades locais, não dando, no entanto, nenhum dado concreto que pudesse comprovar tal situação. Entretanto, um estudo mais profundo pode nos comprovar com mais exatidão esta "corrupção". Através do relatório feito pelo Alcoforado podemos saber que, desde a decretação do Bill Aberdeen, os Juizes de Paz recebiam como paga 10,8% de cada negro desembarcado.²⁵ O relatório fornece-nos ainda dados bem mais significativos. Assim podemos saber que os encarregados da Polícia que deviam fazer as visitas aos navios "recebiam 800\$000 por cada navio que saia pronto para o tráfico, obrigando-se a da-lo como desimpedido quando voltasse da África"²⁵.

A partir destes dados, podemos constatar o quanto se tornava difícil para aquelas autoridades realmente empenhadas na repressão conseguirem exito em seus trabalhos. Mas este não era o problema de todas as autoridades, pois o contrabando absorvia também uma grande parte dessas mesmas autoridades, já que elas também lucravam com a existência do tráfico ilegal.

... o rumo que então seguiram (. . .) foi servirem-se dos portos de Macaé, Cabo Frio, Paranaguá e muitos outros, onde faziam sua descarga e entravam como arribados (. . .) os comandantes daqueles portos recebiam 200\$000 (e a tudo se prestavam) o coletor 400\$000 e o Juiz Municipal 400\$000 e o Escrivão 200\$000 (. . .) continuava o tráfico e as autoridades locais protegendo-o.²⁷

A questão torna-se bastante elucidativa, o contrabando comportava interesses que iam bem além daqueles inerentes a figura do traficante.:

O tráfico ilegal se mantinha e as ordens oficiais de repressão encontravam sempre maiores dificuldades em sua execução. Pudemos observar isto a partir de todas as situações acima delineadas. Entretanto, os problemas encontrados na repressão não se restringiam apenas a estes. Existia, por assim dizer, uma grande dificuldade para se provar que o negro apreendido fora introduzido após a Lei de 1850. Isto porque grande parte dos africanos contrabandeados, ao chegarem aqui, já possuíam o conhecimento mínimo do idioma. O que na maior parte das vezes confundia a autoridade que o apreendesse e sendo este negro logo reclamado por algum fazendeiro, a situação tornava-se ainda mais precária. Estes rudimentares ensinamentos do idioma português, eram feitos ainda no continente africano e para este fim foi criada uma organização. Como nos demonstra a denúncia abaixo, publicada no Jornal do Comércio.

... Declarou-lhes este indivíduo que em N. York estava organizada uma grande associação com ramificações no Brasil, Antilhas e Costa da África, que esta associação mandara criar escolas da língua portuguesa em alguns pontos da África (...) que os negros logo depois de comprados frequentariam essas escolas; e que apenas soubessem o idioma do nosso país, como o sabem os nossos negros ladinos, seriam embarcados para o Brasil e aportariam vestidos de algodão de Minas à imitação de nossos escravos. Acrescentava que a despeito de toda a vigilância do governo Imperial, a serra compreendida entre S. Sebastião e Ubatuba estava preparada e picada (...) quanto ao desembarque ficaria isso por conta de oficiais experientes (...) se saltasse alguma força em terra para apreende-los seriam escondidos num vasto subterrâneo que existe na fazenda da Lagoinha...²⁵.

A máquina do contrabando surge-nos, assim, bem melhor montada e aparelhada do que o mecanismo oficial de repressão.

No final da década de 1850, um movimento em busca da volta da legalidade do tráfico parecia crescer e fortalecer-se, apoiado que estava nas aspirações dos fazendeiros da província fluminense. o *Correio Mercantil* de 21 de outubro de 1895 publicava as idéias deste movimento e, no dia posterior, o presidente da Província assim dirigia suas bem fundadas apreensões ao ministro da Justiça.

... Há muito que se diz que no paiz existe quem possa inocular doutrinas favoráveis ao restabelecimento do tráfico, e agora por uma pequena correspondência publicada no *Correio Mercantil* vejo que os boatos vão se convertendo em realidade, e que a opinião favorável ao tráfico se exprime com franqueza pela imprensa...²⁹

Os avisos para que se fizesse cumprir a lei sucediam-se; entretanto os interesses na manutenção do tráfico de africanos dificultavam a execução da Lei, se bem que algumas vezes tivessem sido frustradas as tentativas de desembarque, embora, sob o aspecto numérico, os êxitos obtidos contra o tráfico ilegal fossem bem poucos. Das apreensões realizadas a mais significativa, numericamente falando, a ocorrida de um carregamento da Barca "Tentativa", deuse muito mais por motivos casuais, do que por assim dizer pela competência e interesse das autoridades, já que encontrava-se a Barca em péssimo estado, pela muita água que trazia, sendo então abandonada na praia, tendo a tripulação em maior parte fugido, abandonando no interior da Barca, os negros. Assim sendo, pôde o delegado de Quissamã ocorrer ao local, recolher os africanos e receber os louros de tão brilhante "cumprimento de dever".

... Tendo notícia de que havia dado a costa uma embarcação carregada de Africanos tomei imediatamente as providências que julguei apropriadas e que se cassavam com os poucos recursos de que pude dispor (...) a apreensão foi de 347 que advindo a outras parcelas fazem a soma de 478...³⁰.

Ocorre-nos no entanto uma pergunta. Será que em condições normais teria sido este desembarque apreendido? Parece-nos que não, ou um número

mais significativo de embarcações apreendidas teria ocorrido, levando a um esvaziamento do contrabando. Mas o que podemos verificar foi o oposto, ou seja a manutenção do contrabando por mais de uma década. Posto isto, as apreensões realizadas, salvo algumas exceções, surgem-nos assim como algo casual, e não como prova de eficácia das autoridades locais, ligadas ao mecanismo imperial de repressão.

Algumas relações sobre apreensão de africanos existem, como aquela que nos fala que de 4 de setembro de 1850 a 15 de abril de 1851 foram realizadas: 212 apreensões no palhaborde Rolha em Macaé, 290 no Iate **Jovem Marie**, 199 em Marambaia pelo vapor de guerra, 457 na Escuna **Andorinha** e 478 em Quissamã. Num total de 1.636 africanos apreendidos.³¹ Segundo uma outra relação encontramos um total de 729 africanos apreendidos em 8 de setembro e 30 de outubro de 1851 a 30 de janeiro de 1856³². Porque um número tão grande de apreensões logo no início de vigência da lei e tão poucas no decorrer dos anos posteriores à decretação da mesma? Uma análise mais superficial poderia levar-nos a concluir pela paralisação do tráfico. Assim por uma associação lógica, diríamos que foram poucas as apreensões porque poucas foram as tentativas de contrabando. Entretanto, por todos os pontos analisados no decorrer do trabalho, não podemos fazer este tipo de associação mecanicista, visto que muitos eram os interesses centralizados no contrabando e bastante numerosa era a regulamentação imperial, provando-nos que o tráfico persistia. Não deixava de ser significativa a circular distribuída em 1859, portanto 9 anos após a decretação da lei, pela presidência da Província, onde se reiteravam as recomendações no sentido de que fossem empregados todos os esforços, visando impedir a continuação do tráfico. Informava principalmente que dois navios negreiros haviam sido apreendidos pelo cruzeiro britânico³³.

As diferenças nas relações de apreensão, surgem-nos então significando que o contrabando sofreu uma melhor organização, abarcando maiores interesses, impossibilitando assim que aquele período de oscilação e instabilidade inicial, tivesse uma continuidade e pudesse levar a um enfraquecimento e a uma renúncia na continuação do tráfico. Parece-nos assim que o contrabando não deve ser considerado como algo a parte. Ele encontrava-se inerente a própria estrutura do escravismo. Foi um mecanismo integrante da etapa final de conservação do escravismo colonial.

Ao ser proibido em 1850 o tráfico de africanos, o sistema escravista que se organizou a partir da livre entrada dos mesmos, buscou assim frente a situação que se lhe apresentara uma solução para sua própria sobrevivência. Foi somente no entendimento do processo de resistência à desestruturação do escravismo que pudemos entender o surgimento do contrabando.

Os interesses que se formaram a partir da existência do tráfico, solicitaram a sua continuação. A próxima estrutura da grande lavoura e o modo como fora organizada, exigia sempre a introdução de novos escravos. Uma vez que nunca foram adotadas medidas visando a manutenção da mão-de-obra existente. Assim, após 1850 com a extinção do tráfico, a população escrava tendia a diminuir e o problema da reposição da mão-de-obra se agravava³⁴. Entre as alternativas buscadas para solucionar o problema, o contrabando sur-

giu como possibilidade de continuar, ainda que sob forma ilegal, a situação anterior.

Não podemos dizer, no entanto, que o contrabando resolveu o problema da mão-de-obra, pois nem ele nem o tráfico interprovincial, ou ambos conjugados, poderiam solucionar uma problemática tão complexa que envolvia o escravismo como um todo. Mesmo assim não podemos deixar de reconhecer que o contrabando cumpriu a sua finalidade. Frente à dificuldade de mão-de-obra, introduziu ainda alguns milhares de escravos.

Tantos eram os interesses no tráfico que o contrabando se estruturou como uma empresa estável, ainda que não duradoura, pois com o decorrer da evolução histórica essas soluções tradicionais teriam o seu término, quando o próprio escravismo ia sendo superado por novas estruturas socio-econômicas.

O mais importante, no entanto, no estudo do contrabando não foi avaliar se o número de africanos introduzidos após 1850 solucionou ou ajudou a solucionar o problema da reposição de mão-de-obra. O que realmente teve significado neste estudo foi que, pela verificação da existência do contrabando, pudemos analisar o quão importante era o tráfico de africanos para a estrutura do escravismo. Isto porque, ao ser legalmente proibido o tráfico, ele nem por isso deixou de subsistir: organizou-se e ressurgiu, assumindo a forma de contrabando. Tentando, assim, impedir a deteriorização do escravismo colonial.

- 1 Especialmente sobre o tráfico intermunicipal ver: Ismenia de L. Martins. *Problemas da Extinção do Tráfico Africano na Província Fluminense*. Trabalho mimeografado. São Paulo, USP, 1972
- 2 Sobre a falta de estatísticas ao governo imperial, para controle da entrada de africanos antes e após 1850. Ver: Leslie Bethel, *Abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 366-373
- 3 Sobre o conceito de Escravismo Colonial e Modo de Produção Escravista Colonial ver: Ciro F. S. Cardoso, "Sobre os Modos de Produção Colonial da América" e "O Modo de Produção Escravista Colonial na América". In Theo A. Santiago (org), *América Colonial* p. 61-130.
- 4 Caio Prado Jr. *História Econômica do Brasil* p. 143
- 5 Para maiores informações sobre o assunto: Leslie Bethel, op cit, p. 176-207.
- 6 Para melhores considerações acerca do tráfico: Caio Prado, op. cit., p. 145-148
- 7 Aviso de J. C. J. Almeida ao chefe de Polícia. Niterói, 20 de outubro de 1859. Documentos sobre a Repressão ao Tráfico de Africanos no Litoral Fluminense. Biblioteca Estadual de Niterói — Armário 4 pacote 8. Os manuscritos serão da mesma coleção e a Biblioteca citada adiante como B.E.N.
- 8 Barão do Pati do Alferes, *Memória sobre a fundação e o custeio de uma fazenda na Província do RJ*, p. 37.
- 9 Luís P. de Lacerda Werneck, *Ideias sobre colonização precedida de uma suscinta exposição dos princípios geraes que regem a população*, Eduardo e Henrique Laemmer, 1855, in anexo.
- 10 Hudson para Stanley; 12 de setembro de 1852, Particular. FO 84/877, ap Leslie Bethel, op cit, p. 348.

- 11 Armando de Moraes Breves, *O reino da Marambaia*, especialmente p. 101-103.
- 12 Registro de pessoas comprometidas com o crime do tráfico, 1836/1864, Códice IJ 6480, Arquivo Nacional, citado adiante como A.N.
- 13 Auto de averiguação, Mangaratiba 27 de fevereiro de 1851, B.E.N. pacote 1.
- 14 Ibidem
- 15 Carta de José R. de Sá Rego, chefe da comissão de inquérito, ao Presidente da Província, Mangaratiba, 1854, B.E.N, pacote 2.
- 16 Comunicado do Ministro da Justiça ao Presidente da Província, Rio, 26 de fevereiro de 1864, B.E.N, pacote 26.
- 17 Ibidem.
- 18 Aviso do delegado para o chefe de Polícia, Angra dos Reis, 21 de janeiro de 1857 B.E.N, pacote 2
- 19 Carta do Juiz de Direito da Comarca de Cabo Frio ao Presidente da Província, Macaé, 11 de fevereiro de 1854, B.E.N, pacote 2
- 20 Comunicado do delegado ao Presidente da Província, Angra dos Reis, 16 de junho de 1855, B.E.N, pacote 2.
- 21 Carta do delegado Antonio P. da S. Valle ao Presidente da Província, Parati, 22 de abril de 1855, B.E.N, pacote 8.
- 22 A correspondência entre as autoridades locais e a Presidência da Província é bastante elucidativa, assim como os avisos do Presidente da Província, B.E.N.✓
- 23 Aviso do alferes João P. Saveiro ao Presidente da Província, Ponta Negra, 20 de outubro de 1859, B.E.N, pacote 8.
- 24 Aviso do delegado de Polícia ao Presidente da Província, Mangaratiba, 12 de abril de 1854, B.E.N, pacote 2.
- 25 Relatório feito pelo Alcoforado sobre o tráfico, 1831: 1853, Códice I J⁶ 525, AN.
- 26 Ibidem.
- 27 Ibidem.
- 28 Jornal do Comércio, 9 de janeiro de 1856, ano XXXI nº 9, AN, Códice IJ⁶ 522
- 29 Carta do Presidente da Província ao Ministro da Justiça, Niterói, 22 de outubro de 1859, B.E.N, pacote 14.
- 30 Carta do delegado de polícia ao chefe de Polícia, Freguesia de N.S. do Desterro de Quissamã, 17 de fevereiro de 1851, B.E.N, pacote 2.
- 31 Relação de africanos apreendidos depois da lei de 1850. João M. da Silva, Niterói, 15 de abril de 1851, B.E.N, pacote 2.
- 32 Relação de 729 africanos apreendidos de 1851 a 1856, AN, IJ⁶ 525
- 33 Circular do Presidente da Província, Niterói, 17 de maio de 1859, B.E.N, pacote 10.
- 34 Robert Conrad, *Os últimos anos da escravidão no Brasil*, p. 34-44.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

A – FONTES PRIMÁRIAS

1 – Manuscritas.

Biblioteca Estadual de Niterói – Sala de História Fluminense.

- Documentos sobre a Repressão ao Tráfico de Africanos no Litoral Fluminense. Armário 4. Pacotes: 1 - 2 - 4 - 8 - 10 - 12 - 13 - 14 - 15 - 19 - 21 - 26. Arquivo Nacional – Secção dos Ministérios.
- Códice IJ⁶ 469 – Ofícios de diversas autoridades sobre Africanos, 1824/1864.
- Códice IJ⁶ 470 – Avisos do Ministério do Estrangeiro, Guerra, Império e Marinha, sobre Africanos, 1840/1868.
- Códice IJ⁶ 472 – Navios suspeitos, Ofícios, Processos e Jornais, 1838/1860.
- Códice IJ⁶ 479 – Tráfico de Africanos. Pedidos de Informações do Ministério do Império. 1877/1879.
- Códice IJ⁶ 480 – Registro de pessoas comprometidas com o crime do tráfico. 1836/1864.
- Códice IJ⁶ 510 – Relatório sobre o tráfico de Africanos. 1869/1870.
- Códice IJ⁶ 522 – Processos e Jornais – Pessoas suspeitas e culpados. 1841/1867.
- Códice IJ⁶ 525 – Relatório feito pelo Alcororado sobre tráfico e relação de Africanos nas Províncias. 1831/1864.

2 – Impressas

- Almeida, Tito Franco de. O Brasil e a Inglaterra: ou o tráfico de Africanos, RJ, 1868.
- Beaupaire, Rohan. Henrique de. O futuro da grande lavoura e da grande propriedade no Brasil, memória apresentada ao ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, RJ, 1878.
- Couty, Lovis Pequena propriedade e Imigração Européia, obra póstuma anotada e precedida de introdução de A. de Escagnolle Taunay, RJ, 1887.
- Ferreira Soares, S. Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimentícios no Império do Brasil, RJ, 1860.
- Perdião Malheiro, Agostinho M. A Escravidão no Brasil. Ensaio histórico-Jurídico-social, 2 v, 3ª ed, Vozes, Brasília, INL, 1976.
- Pati do Alferes, Barão do. Memória sobre a fundação e o custeio de uma fazenda na Província do RJ, anotada pelo Dr. Luiz P. de Lacerda Werneck, 2ª ed, RJ, 1863.
- Queiroz, Euzébio de Coutinho M. da C. Questão do Tráfico, RJ, 1852.
- Relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro. Tipografia Amaral e Irmão, Niterói, 1850/1860.
- Werneck, Luiz Peixoto de Lacerda. Idéias sobre colonização precedidas de uma succinta exposição dos princípios geraes que regem a população, RJ, 1855.

B – FONTES SECUNDÁRIAS – Livros e Artigos.

- Alves, João Luis, “A questão do Elemento Servil. A extinção do Tráfico e a lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Naciturnos”, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo especial. Primeiro Congresso de História Nacional, (1974), Parte IV, p. 187-257.
- Breves, Armando de. O Reino da Marambaia, gráfica Olímpica Ed., RJ, 1966.
- Bethel, Leslie. A abolição do tráfico de escravos no Brasil, Expressão e Cultura, RJ, 1976
- Conrad, Robert. Os últimos anos da escravatura no Brasil, Civilização Brasileira, RJ, 1975.
- Furtado, Celso. Formação Econômica do Brasil, Comp. Editora Nacional, 12ª ed, SP, 1974.
- Gerson, Brasil. O ouro o café e o Rio, Civ. Brasileira, RJ, 1970.
- Gomes, Alfredo. “Acheço para a História do tráfico africano no Brasil. Aspectos Numéricos”. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo especial, Primeiro Congresso de História Nacional, (1974), p. 187-257.
- Goulart, M..A Escravidão Africana no Brasil, Alfa-Omega, 2ª ed, SP, 1976.
- Prado Jr. Caio. História Econômica do Brasil. Brasiliense, 17ª ed, SP, 1974.
- ———. Evolução Política do Brasil, Brasiliense, 9ª ed, SP, 1974.
- Klein, Herbert S. “The Internal Slave Trade in Nineteenth Century. Brasil: A Study of Slave Importations into Rio de Janeiro in 1852, Hispanic American Historical Review, 51 (1971), 567-585.

- Stein, Stanley. *Grandeza e Decadência do café no Vale do Paraíba, 1850/1900*, Brasiliense, SP, 1961.
- Taunay, Affonso de Esdragnole. "Subsídios para a História do tráfico de Africanos no Brasil", *Anais do Museu Paulista*, X, (1941), 5-311.
- _____. "Cessaçao do Tráfico", *Mensário do Jornal do Comércio*, 7 de agosto de 1938, III, ii, p. 295-9.
- _____. "As últimas décadas do tráfico", *Mensário*, 31 de julho de 1938, III, i, p. 181-4.
- Viotti da Costa, Emília. *Da Senzala à Colonia*, SP, 1966.
- Cardoso, Ciro F. Santana. "Sobre os modos de Produção Coloniais na América" e "O Modo de Produção Escravista Colonial na América", In. Theo A. Santiago (org) *América Colonial*, Pallas, RJ, 1975.

C – TESE NÃO PUBLICADA.

- Martins, Ismenia de L. "Problemas da Extinção do Tráfico Africano na Província Fluminense. Uma Tentativa de Análise das dificuldades de reposição da mão de obra na grande Lavoura." (Tese de doutoramento), Universidade de São Paulo, 1972.