

MARIANA ALICE PEREIRA SCHATZER RIBEIRO

**Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada
da Maioridade- São Paulo-Santos
(1840-1864)**

**ASSIS
2019**

MARIANA ALICE PEREIRA SCHATZER RIBEIRO

**Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada
da Maioridade- São Paulo- Santos
(1840-1864)**

Tese apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, para a obtenção do título de Doutora em História (História e Sociedade).

Orientador (a): Prof.^a Dr.^a Lúcia Helena Oliveira Silva

Bolsista: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

**ASSIS
2019**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Vânia Aparecida Marques Favato - CRB 8/3301

R484t Ribeiro, Mariana Alice Pereira Schatzer
Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada da
Maioridade- São Paulo- Santos (1840-1864). / Mariana
Alice Pereira Schatzer Ribeiro. Assis, 2019.
202 f. : il.

Tese de Doutorado - Universidade Estadual Paulista
(UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis
Orientadora: Dra. Lúcia Helena Oliveira Silva

1. Trabalho - Brasil - História - Séc. XIX. 2. Africanos.
3. Liberdade. 4. Escravidão - Brasil. 5. Estradas. I. Título.

CDD 331.117



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada da Maioridade- São Paulo-Santos (1840-1864)

AUTORA: MARIANA ALICE PEREIRA SCHATZER RIBEIRO

ORIENTADORA: LUCIA HELENA OLIVEIRA SILVA

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Doutora em HISTÓRIA, área: História e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Profa. Dra. LUCIA HELENA OLIVEIRA SILVA
Departamento de História / UNESP/Assis

Prof. Dr. ANDRÉ FIGUEIREDO RODRIGUES
Departamento de História / UNESP/Assis

Prof. Dr. JAIME RODRIGUES
UNIFESP / Guarulhos

Prof. Dr. THIAGO CAMPOS PESSOA LOURENÇO
UFF / Rio de Janeiro

Prof. Dr. ROBÉRIO SANTOS SOUZA
Departamento de Ciências Humanas / UNEB/Salvador

Assis, 13 de setembro de 2019

*À Marcia Elisa Schatzer (in memoriam)
e a todos os Yorimás*

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior- Brasil (CAPES), Código de financiamento 001, pela concessão da bolsa de doutoramento, viabilizando assim a produção da presente Tese. À UNESP-Assis agradeço pela minha formação ao longo de todos esses anos, mas principalmente, porque me proporcionou grandes encontros na vida. Assim, levo sempre no coração pessoas que tenho um amor muito grande, as quais fazem parte da minha trajetória.

À minha orientadora, Prof.^a Lúcia Helena, agradeço pelo aprendizado, apoio e confiança. Sua alegria e generosidade inigualáveis foram um alento em meio às dúvidas e incertezas. Há exatos dez anos iniciávamos as primeiras reuniões de orientação, quando eu ainda era aluna de graduação e estagiária bolsista na prefeitura de Assis. Desde então tenho o prazer de conviver com esta professora que, além de muito conhecimento, sempre tem um sorriso, uma palavra de carinho e, até mesmo um docinho ou biscoitinho para dividir com todos! Nosso “casamento acadêmico” está chegando ao fim, mas sigo com uma grande amiga! Muito obrigada!

Ao Prof. André Figueiredo Rodrigues agradeço pelas aulas de História e Política na pós-graduação, bem como os comentários na Qualificação e na Defesa. Inclusive, sou muito grata pelas dicas valiosas e os “puxões de orelha”. Agradeço também aos demais professores do Departamento de História, que contribuíram para a minha formação, bem como à Clarice, secretária do Departamento, a qual sempre busca ao máximo auxiliar os docentes e os alunos. Obrigada pela atenção e solicitude!

Também agradeço aos funcionários da seção de pós-graduação, em especial ao Lino e ao Marcos, bem como aos funcionários da biblioteca. Quantas horas naquele lugar! Quantos livros emprestados! Agradeço a Ana Paula e ao Auro Sakuraba, mais conhecido pela minha turma da graduação como “Jackie”. O Jackie foi uma das pessoas que me viu crescer enquanto pesquisadora! Quantos “b.os” ele não me ajudou a resolver, mas também quantas risadas e zoeiras! Já sinto saudades e, não importa onde eu esteja o Auro será sempre, o “Jackie” (Chan).

Além dos funcionários da FCL-Assis, outros pesquisadores contribuíram demasiadamente para esta pesquisa. À Beatriz Mamigonian sou grata pela leitura, críticas e comentários dos textos no Exame de Qualificação e nos encontros do “Escravidão e Liberdade”. Também agradeço ao Jaime Rodrigues que, indiretamente

vem acompanhando o meu trabalho desde o mestrado, em meio à “saga dos africanos livres”. Suas observações durante os bate-papos do “9º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional” foram fundamentais para o direcionamento final da pesquisa.

Inclusive, agradeço a Thiago Campos Pessoa pela troca de ideias e leitura deste texto, além da generosidade em compartilhar comigo a lista dos africanos de Marambaia. Agradeço a Robério Souza, cuja Tese sobre os trabalhadores engajados nos canteiros de obras na linha férrea foi muito importante para a pesquisa e, por ter aceitado o convite para compor a banca e realizar as suas considerações. Aliás, em meio às buscas pelas fontes deste trabalho, não poderia deixar de agradecer o empenho dos funcionários da seção de consultas, do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Não obstante, escrever a parte dos agradecimentos não representa apenas a exteriorização da gratidão por aqueles que me acompanharam direta ou indiretamente até aqui. Mas, também é o momento em que a memória (tão cara aos historiadores) ativa-se ao máximo, ou como dizem popularmente, é quando há a impressão de “passar um filme na cabeça”. Rememorar tudo isso e tomar a consciência de que, mais um ciclo se encerra, além de trazer um misto de alívio e desespero, também dá um nó na garganta...

Antoine Prost, no livro “Doze lições sobre a História”, expôs algumas considerações, as quais sintetizam esta etapa: *“O conhecimento do passado é, também, a mediação pela qual o historiador prossegue a busca de si mesmo”*. Assim, embora exista o amparo daqueles que nos cerca, o processo da escrita é um caminho extremamente solitário. Ficar horas a fio, somente consigo mesma e o tema estudado, além de realizar os questionamentos sobre aquilo que foi experimentado por outros indivíduos no passado; também traz à tona o conhecimento de si mesma, das dúvidas, certezas, inseguranças e anseios...

O último ano de produção da Tese não foi nada fácil. Em meio às necessidades de intensa dedicação, ocorreram no âmbito pessoal a perda de entes queridos, novas situações a enfrentar e grandes mudanças. Entretanto, não seria possível superar tais barreiras sem o apoio de algumas pessoas. À minha mãe, Sandra Schatzer, sequer consigo encontrar alguma expressão ou palavra que possa mensurar a minha gratidão e amor incondicional! Já, a minha outra metade é uma guerreira, chama-se Marília! Além de irmã é uma grande companheira nesta jornada da vida! A ela sou eternamente grata pelo suporte, por dividir comigo cada luta e vitória! Agradeço também a minha avó, Elza

Schatzer que, mesmo sem entender muito “dessas coisas de doutorado”, como ela sempre diz, torce imensamente por mim!

Aos colegas de pós-graduação, muito obrigada por compartilharmos as alegrias e as angústias da vida acadêmica. Às irmãs que Assis me deu, desde a época da graduação, Letícia Gabriela Oliveira, Ana Carolina Cayres, Kássia Mistrão e Bruna Laureano (Gabiru), minha eterna gratidão e saudades. Devido às demandas da pesquisa no último ano não conseguimos nos reencontrar, como fazemos todas as férias, porém a distância não é capaz de afrouxar os nossos laços! Obrigada pela torcida, por se preocuparem comigo; pela longa amizade e grandes aventuras! Em breve estaremos juntas, e comemorando!

Além delas, gostaria de agradecer ao Flávio Moraes “Flavinho”, pela torcida e incentivo. Logo mais, será a sua vez de terminar o doutorado e, festejaremos juntos as nossas conquistas! Por conseguinte, dividiram comigo este percurso, Celso Pollastrini e Priscila Garcia. Obrigada pela amizade, pelas noites regadas a bom papo e cervejas, as quais foram fundamentais para ganhar fôlego e seguir adiante!

Minha gratidão à Edna Vezzoni que com a sua sabedoria milenar, me auxiliou nos últimos dois meses de finalização do trabalho, como também a todos aqueles que fazem parte da história do “meu reino encantado”, o Templo Umbandista Aioká, em Assis: Patrícia, Norberto, Bárbara, Maria Eugênia, Paulinho, Lu, Gi e Maísa; juntos vivenciamos momentos de aprendizado, alegria e reflexão! À Jaqueline Brisola, obrigada pela força, os conselhos, além dos longos e deliciosos papos sobre os mais variados assuntos! Ah, e sempre regados a bastante café!

Em mais um trabalho posterguei para o final o meu agradecimento a Reinaldo Antonucci Heiras, meu amigo, pai e dirigente do Aioká; cuja gratidão é difícil de externar nestas poucas linhas! Afinal, há “600 anos”, compartilhamos tristezas, alegrias, choros e zoeiras! Obrigada por tudo e por vivenciar comigo mais este ciclo! Ah! E, apesar de estarmos envelhecendo (risos), nunca se esqueça: “É, nós”!

Novamente, a todos os citados e, já me desculpando com aqueles que, por ventura tenha me esquecido:

Muito obrigada!

RIBEIRO, Mariana Alice Pereira Schatzer. **Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada da Maioridade- São Paulo- Santos (1840-1864)**. 2019. 202 f. Tese (Doutorado em História). – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 2019.

RESUMO

A exploração do trabalho no Brasil, no século XIX, abrangeu questões complexas, pautadas pela precariedade da liberdade, pelo trabalho assalariado infrequente, pelo trabalho compulsório e forçado e, especialmente pela reescravização de pessoas livres de cor. Desta forma, a pesquisa busca compreender o que significava ser um africano com a condição jurídica de livre, porém, submetido à escravidão ilegal, arrematado aos canteiros de obras da Estrada da Maioridade. O empreendimento foi um dos projetos de modernização mais relevantes para a província São Paulo, entre 1840 a 1862. A construção e a manutenção das obras destinavam ligar a capital, até o porto de Santos, perpassando as cidades de São Bernardo e Cubatão. A iniciativa governamental visou dinamizar a comunicação, a circulação de pessoas, bem como o escoamento dos itens da economia agroexportadora, em especial, o café, durante a segunda metade do oitocentos. Já, a escolha do recorte temporal pautou-se pelo período das primeiras discussões relativas à estrada, passando pela execução das obras, até a data da emancipação definitiva dos africanos livres no Brasil, em 1864. Para tal, observamos os ofícios, as correspondências e as listas nominais produzidas pelos diretores da estrada, em conjunto com os relatórios dos presidentes da província, cuja documentação encontra-se depositada no Arquivo Público do Estado. O estudo das informações contidas nos documentos administrativos possibilitaram as análises de parte do cotidiano dos africanos livres, através das suas funções, alimentação, moradia, fugas, saúde e das formações familiares. O exame mais apurado das fontes, em conjunto com o referencial teórico de “trabalhadores subalternos”, nos influenciou a refletir também acerca da atuação de outros labutadores nos canteiros de obras, como os imigrantes alemães. Embora nossos personagens centrais sejam os tutelados, objetivamos conhecer algumas de suas aproximações, especificidades e experiências em comum. Logo, ampliamos o nosso olhar para tais sujeitos, no intuito de entender, sob a perspectiva micro analítica, os sentidos da exploração e da precariedade do trabalho no século XIX. Por conseguinte, o estudo do cotidiano e as relações de trabalho vivenciadas no local refletirão sobre o trabalho livre e compulsório e, discutirão, em que medida, as experiências vivenciadas pelos grupos estiveram pautadas pelas fronteiras entre a escravidão e a liberdade.

PALAVRAS-CHAVE: africanos livres, escravidão, liberdade, estradas, trabalho.

RIBEIRO, Mariana Alice Pereira Schatzer. **Work and daily life of the free Africans in the Road of the Majority- São Paulo- Santos (1840-1864)**. 2019. 202 f. Thesis (Doctorate in History). São Paulo State University (UNESP), School of Sciences, Humanities and Languages, Assis, 2019.

ABSTRACT

The exploitation of labor in Brazil in the nineteenth century covered complex issues, based on the precariousness of liberty, infrequent wage labor, compulsory and forced labor, and especially on the re-enslavement of free people of color. In this way, the research seeks to understand what it meant to be an African with the legal status of free, however, subjected to illegal slavery, garnished to the construction sites of the Road of Majority. The project was one of the most important modernization projects for the province of São Paulo, between 1840 and 1862. The construction and maintenance of the works were intended to connect the capital to the port of Santos, passing through the cities of São Bernardo and Cubatão. The government initiative was aimed at boosting communication, the movement of people, and the disposal of items from the agro-exporting economy, especially coffee, during the second half of the eighteenth century. Already, the temporal selection was based on the period of the first discussions about the road, going through the execution of the works, until the date of the definitive emancipation of the free Africans in Brazil in 1864. For this, we observed the trades, the nominal lists produced by the directors of the road, together with the reports of the presidents of the province, whose documentation is deposited in the Public Archives of the State. The study of the information contained in the administrative documents made it possible to analyze part of the daily life of the free Africans through their functions, food, housing, escape, health and family formation. The closer examination of the sources, along with the theoretical reference of "subaltern workers", also influenced us to reflect on the work of other workers at the construction sites, such as the German immigrants. Although our central characters are the guarded ones, we aim to know some of their approximations, specificities and experiences in common. Therefore, we broaden our view to such subjects, in order to understand, from a micro analytical perspective, the meanings of exploitation and the precariousness of work in the nineteenth century. Therefore, the study of the daily life and the local labor relations will reflect on the free and compulsory work and will discuss, to what extent, the experiences lived by the groups were based on the borders between the slavery and the freedom.

KEYWORDS: free Africans, slavery, freedom, roads, labor.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Mapa do Caminho do Padre José, Novo Caminho de Cubatão, Calçada do Lorena e Caminho do Mar	43
Figura 2- Quadro de José Carlos Frederico Rath	51
Figura 3- Organograma hierárquico de trabalho da Estrada da Maioridade entre 1856 e 1857	56
Figura 4- Mapa da cidade de São Bernardo, abrangendo toda a Região do Grande ABC	171
Figura 5. A estrada Velha de Santos- o Rancho da Maioridade.....	176

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Cópia de matrícula dos africanos livres de 13 de fevereiro até 01 de março de 1856	108
Tabela 2. Relação dos africanos livres existentes na Estrada de São Paulo a Santos no mês de dezembro de 1859.....	113
Tabela 3. Relação dos africanos livres atualmente existentes na Estrada de Santos para os trabalhos da mesma no dia 1º de janeiro de 1861	116
Tabela 4. Trabalhadores (as) da Estrada da Maioridade em 1860	117
Tabela 5. Lista dos feitores da Estrada da Maioridade (1851-1857).....	119
Tabela 6. Lista dos trabalhadores dos transportes na Estrada da Maioridade (1856-1857)	122
Tabela 7. Lista dos trabalhadores na Estrada da Maioridade (1856-1857).....	122
Tabela 8. Relação dos africanos livres existentes na estrada de São Paulo a Santos (1859).....	146
Tabela 09. Relação dos africanos livres atualmente existentes na Estrada de Santos para os trabalhos da mesma (1861).....	147
Tabela 10. Relação dos africanos livres que trabalharão na Estrada de São Paulo a Santos no mês de fevereiro de 1861	169
Tabela 11. Relação dos africanos livres e suas mulheres e filhos escravos da nação que se acham em Santos, os quais segundo as ordens do Governo, devem voltar para a Fábrica de Ipanema	177

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
Capítulo 1- A História Social do Trabalho: um debate historiográfico	21
1.1. Os trabalhadores na História.....	22
1.2. Subalternidade e a História Global do Trabalho.....	30
Capítulo 2- Do planalto ao litoral: a Estrada da Maioridade	37
2.1. Do planalto ao litoral: as construções dos caminhos terrestres.....	38
2.2. As obras públicas em São Paulo: a Estrada da Maioridade.....	45
2.3. As administrações da Estrada da Maioridade	49
2.4. A hierarquia dos trabalhos na Estrada da Maioridade	53
2.5. Os trabalhadores alemães	59
Capítulo 3- E o tráfico não era negócio para amadores: o comércio ilegal, os africanos livres e os desembarques no litoral santista	66
3.1. Os africanos livres e a lei de 07 de novembro de 1831.	67
3.2. O tráfico transatlântico de escravos e os desembarques no litoral santista	77
Capítulo 4- Escravidão e liberdade na Serra do Mar: as experiências dos africanos livres	101
4.1. Cotidiano, funções e rotina de trabalho.....	102
4.2. Moradia, Alimentação e Vestimentas.	124
4.3. Saúde e mortalidades.....	136
4.4. As formações familiares	142
Capítulo 5- “Queriam ser tratados como gente livre”: as reivindicações, os conflitos e o destino dos tutelados	154
5.1. Fugas, Castigos e Conflitos.....	155
5.2. O encerramento da Estrada da Maioridade e o destino dos africanos livres ...	168
CONCLUSÃO	182
FONTES.....	190
REFERÊNCIAS.....	192
ANEXO.....	201

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa é um desdobramento dos estudos iniciados durante o Mestrado, no qual se buscou compreender as experiências dos africanos livres em um ambiente imperial fabril: a Real Fábrica de Ferro Ipanema em Sorocaba-SP, entre os anos de 1840 a 1870. Estes indivíduos foram utilizados pelo império brasileiro como mão-de-obra compulsória, a fim de modernizar a nação, através da construção de obras e empreendimentos públicos durante o século XIX. O grupo surgiu devido aos embates diplomáticos e jurídicos com a Inglaterra, cujo objetivo principal era encerrar o tráfico transatlântico de escravos.

As querelas derivaram numa série de Tratados desde o ano de 1810, (que limitou o tráfico nos domínios portugueses na África), em 1815 (com a proibição do tráfico ao Norte da Linha do Equador); em 1817 (o qual declarou que os africanos deveriam receber carta de alforria e serem empregados como criados ou trabalhadores livres), e em 1818, (que estabeleceu o tempo da tutela: quatorze anos).

O Tratado de 1826 passou a considerar o tráfico como pirataria e por fim, a lei de 07 de novembro de 1831, cuja determinação era a reexportação dos indivíduos à África, bem como as punições para os importadores de escravos, mestres e contramestres. Majoritariamente, a legislação não foi cumprida e, sobretudo, ficou conhecida como “lei para inglês ver”. Portanto, os africanos que foram apreendidos tiveram arbitrariamente sua liberdade ceifada, uma vez que eram considerados livres apenas na forma jurídica.

A Fábrica de Ferro Ipanema, implementada em 1810 foi uma das primeiras experiências fabris e siderúrgicas no Brasil. Ela produziu munições, artilharia, panelas, caçarolas, e outros objetos que utilizavam o ferro em sua composição. Desde o início, o estabelecimento contou com diversos tipos de trabalhadores em sua trajetória, através da mão-de-obra de escravos, operários livres, estrangeiros (suecos e alemães), bem como os africanos livres.

Em nossa análise, concentramo-nos neste último grupo e em determinados momentos também no grupo dos escravizados. Nosso estudo se centrou em estudar a rotina de trabalho, as fugas, os conflitos, as formações familiares, a saúde e a mortalidade dos indivíduos. Concluímos que, suas vivências foram extremamente árduas e complexas. Também averiguamos que os africanos livres buscaram, como

outros trabalhadores compulsórios, travar negociações, conflitos, e resistências em situações de grande tensão¹.

Ademais, pudemos perceber que quando comparados aos demais escravizados, os africanos livres possuíram uma esperança de liberdade mais complexa. Enquanto os escravizados não detinham o anseio pela emancipação através de um prazo próximo determinado. O *status* jurídico dos africanos, amparado pela prerrogativa de serem emancipados ou retornarem à África traziam à luz esta expectativa aos indivíduos. Os chamados “tutelados” eram designados a consignados particulares e principalmente ao Estado imperial brasileiro. Tal condição determinava vigilâncias e coerções mais intensas o que fazia que status jurídico “pesasse” contra eles.

Se, anteriormente, nosso olhar concentrou-se nas experiências delimitadas pelo espaço fabril; na pesquisa atual procuramos explorar a atuação dos africanos livres nos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, a qual percorreu o trecho de São Paulo, Cubatão e Santos, entre 1840 a 1862. A construção e manutenção da estrada de rodagem era responsabilidade da província e objetivava promover a circulação de pessoas, estabelecer a ligação do planalto ao litoral e, principalmente, dinamizar o escoamento das mercadorias até o porto santista.

O empreendimento contou, inclusive, com trabalhadores de condições jurídicas diversas como os imigrantes alemães, os nacionais livres e alguns portugueses. Embora nossos personagens centrais sejam os africanos, optamos por examinar, em alguns contextos pontuais, a atuação dos labutadores nacionais (feitores, inspetores, etc.) e dos operários alemães, haja vista que, tais indivíduos, juntamente com os tutelados, formavam o maior contingente de mão-de-obra nas construções.

Na realidade, a ampliação do nosso olhar residiu no interesse de entender como se davam as relações de trabalho no local. Assim, o estudo de caso nos fornece elementos em escala micro, que nos possibilitaram compreender melhor as experiências vivenciadas por estas pessoas em seu contexto histórico.

Ademais, é preciso considerar que, tanto o mundo do trabalho no século XVIII, como o do XIX, nem sempre foi constituído de estruturas rígidas e condições claramente demarcadas, uma vez que em um mesmo espaço conviviam diferentes tipos e formas de

¹ RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

trabalho que se somavam a grupos diversificados de trabalhadores. Ou seja, os labores transitavam entre o trabalho dito livre, assalariado, compulsório, alugado, etc.

Logo, nossa intenção foi compreender o que realmente significava ser um africano livre, em meio a outros trabalhadores subalternos como os nacionais e os alemães, em um dos projetos de modernização mais relevantes para a província de São Paulo.

Nesse sentido, pudemos avaliar as opiniões dos administradores acerca dos labutadores, o tratamento destinado a eles, as suas relações com os demais membros da hierarquia das construções, os conflitos, as reivindicações e as sociabilidades. O estudo da documentação permitiu-nos observar ainda, a rotina, a moradia, a alimentação, as fugas, a saúde e as formações familiares dos africanos livres.

Aliás, identificamos que, os imigrantes alemães e os africanos eram divididos em ocupações e frentes de trabalho diversificadas, logo, raramente eles ficavam juntos exercendo as funções. Então, na maioria das vezes, eles não compartilhavam experiências entre si; exceto, conforme será visto, na divisão de algumas moradias.

Mais especificamente, o que procuramos ressaltar é que, a análise dos tutelados e, de maneira pontual, a dos alemães e nacionais, buscou entender os sentidos da exploração do trabalho no século XIX e, em que medida as experiências vivenciadas pelos grupos estiveram pautadas pelas fronteiras entre a escravidão e a liberdade no Brasil oitocentista. Posto isto, também nos interessamos em compreender se a desumanização e a luta por dignidade foram características apenas dos tutelados, haja vista que eram indivíduos de condição jurídica livre, reduzidos ilegalmente à servidão; ou, se inclusive, se estendeu aos demais trabalhadores nos canteiros das obras.

No mais, os resultados da pesquisa anterior, em conjunto com as reflexões atuais, nos levaram a percorrer algumas questões comparativas; haja vista que, poucas investigações dedicaram-se exclusivamente aos paralelos entre dois estabelecimentos públicos da mesma região. Portanto, em determinados contextos objetivamos identificar se os africanos livres, destinados à Maioridade detiveram piores condições de vida, cotidiano e trabalho, se comparados aos arrematados à Fábrica de Ferro.

Não obstante, perscrutamos ainda, a criação e a organização burocrática da Maioridade. Sendo assim, por meio da análise da documentação dos gabinetes, das diretorias, bem como a natureza dos trabalhos, que ligavam o planalto ao litoral, foi possível avaliar a importância destes caminhos para a província de São Paulo.

A pesquisa possui dois referenciais teóricos principais. O primeiro é oriundo de Edward P. Thompson, na obra: *“A formação da classe operária inglesa”*,² publicada em 1963. Seu objetivo foi analisar a luta dos trabalhadores, ou melhor, da classe trabalhadora. Para o autor, a classe operária constituía-se “ao seu próprio fazer-se”, sendo assim um fenômeno histórico, submetido a uma série de acontecimentos díspares, a qual ocorre efetivamente nas relações humanas³, desta maneira, ele ressaltou:

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus.⁴

Thompson é relevante para o presente estudo, pois auxilia-nos a refletir acerca da concepção de classe trabalhadora ao examinarmos os africanos livres, os alemães, e os embates com os administradores. Acreditamos que, os grupos observados reagiram a diversos acontecimentos, lutaram contra partes antagônicas nas relações de produção e, principalmente obtiveram da experiência vivida e articulada as suas ações e estratégias⁵.

Não obstante, o segundo referencial teórico origina-se de um olhar mais recente acerca da noção de classes, relações de produção, e trabalhadores. É derivado de Marcel van der Linden, diretor de pesquisa do Instituto Internacional de História Social e professor de história dos movimentos sociais na Universidade de Amsterdã, Holanda. Linden, atualmente, busca entender sobre uma história global do trabalho, cuja tentativa baseia-se principalmente no rompimento dos eurocentrismo e nacionalismo metodológicos. No ano de 2013, a Editora da Unicamp-Campinas-SP, publicou o livro: *“Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho”* ⁶.

A propósito, Marcel van der Linden publicou ainda alguns artigos cujas discussões também são importantes para a pesquisa. No que diz respeito ao conceito de história global do trabalho ele destacou algumas características: a primeira reside num status metodológico, ou seja, corresponde a uma área de interesse, engloba tanto o

² THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa*, vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

³ Idem, p. 09-11.

⁴ Ibidem, p. 10

⁵ Estudos mais recentes questionam a interpretação de “classe trabalhadora” quando observados no contexto dos trabalhadores escravizados na segunda metade do século XIX, no Brasil. Tal discussão será examinada no capítulo 01, tendo em vista as discussões historiográficas referentes à História do Trabalho.

⁶ LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas-SP: Ed. Unicamp, 2013.

trabalho livre, quanto o não livre, remunerado ou não-remunerado; terceiro: o estudo das relações de trabalho compete não apenas ao trabalhador individual, mas também à sua família, às relações que desenvolve com seus pares, quarto; corresponde a processos históricos amplos, transnacionais e transcontinentais⁷.

O autor critica a concepção antiga de “classe trabalhadora”, pois durante muito tempo vários grupos (escravos, meeiros, aprendizes) foram excluídos da denominação. Além do que, de acordo com a sua interpretação, não é possível mais pensar os trabalhadores subalternos separadamente, as delimitações entre trabalho livre, assalariado, compulsório, urbano, rural, entre outros, não são tão claramente demarcadas. Logo, é preciso considerar que estas dinâmicas constituíram-se de fronteiras fluidas, porém submetidas às coerções dos Estados, dos mercados e das fronteiras da acumulação de capitais⁸.

Suas considerações acerca do conceito de trabalhadores ou classes subalternas oriundos de Gramsci ⁹ trazem à luz reflexões cruciais a fim de tentarmos responder algumas das questões propostas. Por exemplo, se na pesquisa anterior consideramos apenas as relações de trabalho dos africanos livres, bem como as suas experiências vividas na Fábrica de Ipanema, entendemos que se constitui em um avanço avaliar os africanos como parte de uma categoria mais ampla, fluida. Nesse sentido, não é possível avaliar a atuação dos tutelados separadamente dos outros indivíduos, os quais trabalharam nas construções da estrada: como os alemães, administradores, feitores, etc.

Outrossim, o autor atenta para indicações de como os empregados devem ser observados, sua força de trabalho, os meios de produção, o produto de seu trabalho, e, principalmente as relações com seus empregadores. Tais noções desenvolvidas correspondem também aos nossos questionamentos destacados, portanto suas propostas são esclarecedoras, tanto no aspecto teórico, quanto metodológico quando

⁷ LINDEN, Marcel van der. História do Trabalho: o velho, o novo e o global. *Revista Mundos do Trabalho*, v.1, n. 1, p. 11-26, 2009.

⁸ LINDEN, Marcel van der. Proletariado: conceito e polêmicas. *Revista Outubro*, n.21, p.55-79, 2º sem, 2013.

⁹ A noção de *classes e grupos subalternos* foi desenvolvida por Antonio Gramsci nos *Cadernos do cárcere*, entre os anos de 1926 e 1937, período em que ficou aprisionado. O conceito atualmente é muito utilizado na historiografia, nas Ciências Políticas e Sociais. Ao atentar sobre a enorme diversidade dos grupos camponeses italianos, ou ainda de camadas sociais que não podem ser realmente definidas como classes propriamente ditas, os grupos submetidos às explorações/opressões tendem à uma unificação, além da busca pela hegemonia. Portanto, suas lutas detiveram importâncias culturais e políticas. Tais reflexões podem ser encontradas nos cadernos números 22, 25 e 27. Para mais ver: ROIO, Marcos. Gramsci e a emancipação do subalterno. *Rev. Sociol. Polít.*, Curitiba, 29, p. 63-78, nov. 2007.

analisamos as fontes, os relatos dos administradores e dos trabalhadores. Ademais, ele propôs indagações igualmente imprescindíveis para a Tese como: “O que os trabalhadores têm em comum”? “Onde está a linha divisória entre eles e o outro lado, daqueles que têm mais poder?”¹⁰

A despeito das fontes utilizadas elas se encontram majoritariamente no Arquivo Público do Estado de São Paulo, são listas nominais, ofícios, correspondências, mapas de serviços e relatórios dos administradores destinados aos presidentes da província ao longo dos anos. Constituem-se de manuscritos, armazenados em caixas plásticas ou de alumínio, bastante deterioradas, devido à ação do tempo.

Há um Fundo específico, mas pouco extenso sobre as estradas, porém algumas fontes estão agrupadas juntamente com os Fundos: “Secretaria de Governo da Província” (1823-1892), subdividido nas pastas da “Secretaria de Obras Públicas”, “Ofícios diversos de Santos”, ou “Ofícios diversos da capital”.

Outro documento utilizado, também sob a guarda do Arquivo do Estado, é o diário, escrito pelo administrador alemão, Carlos Rath no ano de 1856, o qual revelou inúmeros dados acerca do cotidiano e da rotina de trabalho. Nele há anotações diárias correspondentes ao mês de julho do mesmo ano. No entanto, não foi possível encontrar outras anotações, logo não sabemos se Carlos Rath optou por escrever apenas neste período, ou se o restante do diário foi perdido.

A fim de explorar ao máximo as contribuições desta fonte, partimos inicialmente da influência metodológica da historiadora Mary del Priore, no texto intitulado, “*Ritos da Vida Privada*”, presente no primeiro volume da obra “*História da Vida Privada no Brasil*”. Priore estudou o borrador (uma espécie de mapa que localizava alguns engenhos baianos do século XVIII), composto de anotações de Antônio Gomes Ferrão Castelo Branco, um senhor decadente de engenho da região¹¹.

Ele evidenciou nos escritos a preocupação com as relações pessoais familiares, o trato com os escravizados, as fugas, as doenças, os problemas com a alimentação de seus subordinados, etc. Nesse sentido, as anotações do senhor revelaram interesses domésticos, a angústia devido ao aguçamento da crise econômica da colônia, além da consciência do mundo que o cercava.

¹⁰ LINDEN, Marcel van der. Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. *História*, São Paulo, v.24, n.2, p.11-40, 2005.

¹¹ DEL PRIORE, Mary. *Ritos da vida privada*. In: *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p.277-297.

O texto de Priore nos auxilia de modo similar a entender as preocupações do administrador Carlos Rath enquanto empregador, as suas expectativas, e a do Estado com relação aos trabalhadores, os problemas internos das construções das estradas, ou seja, justamente os paralelos entre as relações públicas e privadas, a fim de explicar contextos macros.

Aliás, utilizamos os Relatórios dos Presidentes da Província de São Paulo, durante o período averiguado, disponíveis online, no *Center for Research Libraries*¹² para examinar as opiniões das autoridades acerca dos assuntos também voltados para o macro. Tanto os relatórios dos presidentes quanto as fontes destacadas: correspondências, listas nominais, ofícios, entre outros foram transcritos, compilados, estudados, contrapondo-os com a bibliografia analisada.

O primeiro capítulo ***“A História Social do Trabalho: um debate historiográfico”***, como o próprio título já demonstra, observou as discussões acerca do tema, as principais correntes de pensamento e contribuições, amparadas também pelos apontamentos sobre a noção de “classe trabalhadora”, trabalho compulsório, livre, etc. Vale destacar que, as observações mais densas concernentes aos vários Tratados entre o Império brasileiro e a Grã-Bretanha, cujos desdobramentos refletiram na condição jurídica peculiar dos africanos livres não foram realizados, pois já executamos no trabalho anterior. Logo, procuramos nesta parte avançarmos nos debates que estiveram ausentes durante o Mestrado, especialmente quanto à História do Trabalho.

O segundo capítulo: ***“Do planalto ao litoral: a Estrada da Maioridade”*** examinou a formação das cidades de São Paulo, Cubatão e Santos, através dos aspectos sociais e econômicos que engendraram a região até a formação do empreendimento viário no século XIX. Na segunda parte, dedicamo-nos à compreensão do projeto e do funcionamento burocrático do caminho que vinculava o planalto ao litoral. Para isto, analisamos os Relatórios dos Presidentes da Província, as iniciativas realizadas pelo Gabinete Topográfico e a Secretária de Obras Públicas, responsáveis pelas construções.

Inclusive, avaliamos a atuação dos diretores, através dos ofícios, correspondências e mapas administrativos das mesmas. Para mais, elaboramos um organograma com a intenção de reconstruirmos parte do panorama e da estrutura hierárquica vivenciada pelos labutadores. Consequentemente, ele nos forneceu embasamento para perscrutarmos as relações de trabalho vivenciadas pelos diferentes

¹² Disponível em: <http://www.crl.edu/>

grupos. Igualmente, destinamos um tópico específico sobre o papel dos alemães, sua chegada ao estabelecimento, as suas ocupações e o cotidiano experimentado no local.

O terceiro capítulo: ***“E o tráfico não era negócio para amadores: o comércio ilegal, os africanos livres e os desembarques no litoral santista”***, visou discutir as análises historiográficas relativas à legislação de 7 de novembro de 1831, a qual impôs penalidades aos envolvidos no comércio negreiro e, que ficou conhecida como, “lei para inglês ver”. Em um segundo momento, debatemos as questões concernentes à proibição total do tráfico transatlântico, em 1850, e os seus desdobramentos na região santista.

Ademais, às vésperas da finalização da escrita da tese, nos deparamos com algumas fontes acerca dos desembarques ilegais no litoral santista. Nesse sentido, discutimos o envolvimento das autoridades na repressão ao tráfico no local e a atuação do senador, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro. O político também detinha negócios com o tráfico de escravos, assim, um de seus navios acabou desembarcado próximo de um trecho da estrada, na região de Perequê, em (Cubatão). Inclusive, Vergueiro também era proprietário de uma fazenda no mesmo local. Desta maneira, procuramos apontar as possíveis relações dos negócios ilícitos do senador com os tutelados da estrada.

O quarto capítulo, intitulado: ***“Escravidão e liberdade na Serra do Mar: as experiências dos africanos livres”*** avaliou o cotidiano vivenciado pelos trabalhadores através do estudo das suas funções, da rotina de trabalho, da moradia; da alimentação e vestimentas fornecidas, além da saúde e das formações familiares. Para tal, nos amparamos nos ofícios, listas, tabelas e correspondências dos administradores da Maioridade.

Inclusive, realizamos o exame da atuação dos feitores, inspetores, zeladores e outros cargos responsáveis por supervisionar as atividades dos africanos, no intuito de verificar as relações de trabalho entre os grupos. No mais, utilizamos em determinados momentos a análise comparativa com os africanos arrematados em outras regiões, mas, principalmente, à Fábrica de Ferro, a fim de conhecer as experiências daqueles homens, mulheres e crianças, submetidos à escravização ilegal.

No quinto capítulo observamos os conflitos vivenciados pelos africanos nos canteiros de obras, como o próprio título anuncia: ***“Queriam ser tratados como gente livre”: as reivindicações, os conflitos e o destino dos tutelados”*** Aliás, encontramos dois documentos relevantes que demonstraram as suas reivindicações e a luta por melhores condições de vida. As queixas e as estratégias realizadas pelos indivíduos

permitiram-nos discutir as concepções acerca da precariedade e da exploração do trabalho no século XIX, em conjunto com outros períodos históricos.

Dessarte, estudamos os impasses, o abandono e o encerramento das obras da Estrada da Maioridade, a qual, a partir de 1862 recebeu um novo traçado, denominado “Estrada do Vergueiro”. Além disso, em 1860, foram iniciadas as obras de construção para a linha férrea, São Paulo Railway Company, ou Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Logo, devido à falta de trabalhadores suficientes para a execução das obras, os dois projetos passaram a disputar por labutadores.

No mais, o destino dos africanos livres esteve, de certo modo, relacionado com os altos investimentos do governo com os trilhos e, a queda no interesse pela Maioridade desde então. Também, em 1864, os tutelados receberam a emancipação definitiva, cujas cartas de emancipação encontram-se também no Arquivo Público de São Paulo. Assim, cruzamos as informações das cartas de emancipação com as listas da Maioridade, a fim de perscrutar as trajetórias e o destino dos indivíduos ao longo do tempo.

Por conseguinte, pensar as experiências de vida e de trabalho de homens, mulheres e crianças submetidos à compulsoriedade e, examiná-las com a atuação de outros labutadores subalternos tem sido cada vez mais importante. Não apenas para trazer à tona a relevância destas pessoas, que tiveram sua autonomia ceifada pelo Estado brasileiro; mas, também porque, infelizmente, três séculos depois, ainda nos deparamos com as atitudes governamentais, cada vez mais incisivas na precarização das condições dos trabalhadores em todo o país.

CAPÍTULO 1

A História Social do Trabalho: um debate historiográfico

1.1. Os trabalhadores na História

O presente capítulo busca realizar um balanço da História Social do Trabalho, tendo em vista a hipótese da pesquisa, baseada na identificação das experiências de vida e nas relações de trabalho dos africanos livres em meio a outros labutadores da estrada, como os nacionais livres e alemães. As investigações acerca do cotidiano vivenciado pelos diferentes grupos, nos canteiros de obra da Estrada da Maioridade, pretendem discutir o trabalho compulsório, o trabalho livre, as precarizações; suas semelhanças, diferenças, permanências e rupturas, durante o período.

Inicialmente, o campo de investigação referente à História do Trabalho concentrou-se nos sindicatos, nas greves, nos partidos e na história do movimento operário. A partir de meados do século XX, as renovações mais significativas deste âmbito ocorreram com alguns autores que, ansiaram por contextualizar a formação da classe trabalhadora, sua consciência e lutas.

Assim, a história “vista de baixo”, englobou operários, camponeses, artesãos, antes esquecidos pela historiografia tradicional cuja narrativa era concentrada nas elites. Desta forma, Edward P. Thompson na obra clássica, *“A formação da classe operária inglesa”*,¹³ enfatizou as trajetórias de pessoas comuns, operários, homens e mulheres que definiram sua própria história. Ademais, o historiador rompeu com a noção tradicional marxista de classe, pois para ele, não seria possível definir classe apenas com relação aos meios de produção ocupados pelos indivíduos; era preciso inclusive, considerar os aspectos culturais e sociais de pessoas que compartilharam experiências comuns.

Por sua vez, o historiador Christopher Hill procurou compreender a Revolução Inglesa, durante o século XVII. Embora não tenha se dedicado especialmente sobre a história do trabalho, Hill pesquisou o processo revolucionário, a partir de aspectos econômicos e religiosos; tanto do ponto de vista dos grupos dominantes, mas também sob a ótica dos populares. Além dos exames culturais e políticos acerca do processo revolucionário, o historiador trouxe à luz as concepções, as dinâmicas e as tensões dos

¹³ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa*, vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

grupos envolvidos, destacando, assim como Thompson, as classes consideradas inferiores àquela época¹⁴.

No mesmo ano da publicação brasileira de Christopher Hill, em 1987, o também britânico Eric Hobsbawm estudou a formação e a evolução das classes trabalhadoras entre finais do século XVIII e meados do século XIX. O historiador recuperou o modo como os trabalhadores pobres viviam, agiam e pensavam. Aliás, destacou os conflitos e os problemas da consciência de classe, que segundo, ele são inseparáveis aos estudiosos da micro-história.

Além do que, Hobsbawm realizou um questionamento: “Como podemos ajustar dentro deste quadro o que realmente significa ser um pedreiro no século XIX em Estocolmo? O que os trabalhadores pensavam e sentiam e por quê?”¹⁵. Desta maneira, através de outros personagens e contextos, nosso estudo também busca compreender o real significado de pertencer a um grupo de labutadores no período oitocentista.

No capítulo: “*O operariado e os direitos humanos*”, Hobsbawm apontou que, é necessário ao historiador esclarecer em que sentido ele utiliza o conceito sobre os “*direitos*”. Segundo ele, um *direito* é algo que deve ser reconhecido como tal por outras pessoas, e elas “raramente exigem direitos, lutam por eles ou se preocupam com eles, a não ser que não os desfrutem suficientemente ou de forma nenhuma”¹⁶. À luz das suas reflexões, tais *direitos* podem ser realizados através de estratégias sociais e reivindicações; atitudes essenciais que identificamos no cotidiano dos africanos livres.

No Brasil, os estudos sobre o trabalho ganharam ênfase em meados do século XX. Os historiadores e cientistas sociais das décadas de 1950 e 1960 se debruçaram nos debates relativos aos trabalhadores urbanos pobres e no movimento operário. Tais análises engendraram um “paradigma da ausência”, na interpretação de Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva, pois os escravizados não foram interpretados enquanto sujeitos relevantes nestes fenômenos políticos e sociais.¹⁷

Não obstante, os intelectuais desta geração buscaram também compreender as consequências da escravidão no desenvolvimento da economia e da sociedade

¹⁴ HILL, Christopher. *O mundo de ponta-cabeça. Ideias radicais durante a Revolução Inglesa de 1640*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

¹⁵ HOBBSAWM, Eric. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p.30.

¹⁶ Idem, p. 409-410.

¹⁷ CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. *Cadernos AEL*. v.14, n.26, p.13-45, 2009.

brasileira¹⁸. Nesse sentido, Emília Viotti da Costa discutiu a substituição do trabalho escravo pelo livre, alertou para o fato de as transformações econômicas e sociais não explicarem por si só o desaparecimento da escravidão como sistema de trabalho¹⁹. Viotti também se concentrou nas experiências dos imigrantes nas fazendas de café em São Paulo e apontou que:

Na sua maioria, as primeiras experiências com trabalhadores livres foram desapontadoras, tanto para os imigrantes como para os proprietários. Os colonos sentiam-se explorados e maltratados pelos patrões, enquanto estes pensavam ver na experiência com trabalhadores livres a confirmação de suas mais arraigadas convicções: a de que o trabalho escravo era superior ao trabalho livre²⁰.

Os relatos críticos dos fazendeiros perante os trabalhadores imigrantes, identificados por Viotti, são semelhantes àqueles feitos pelas autoridades sobre os africanos livres e alemães. Ambos, na maioria das vezes, foram considerados preguiçosos, desordeiros e indisciplinados para o trabalho. Aliás, ela destacou a dificuldade das autoridades municipais em encontrar trabalhadores livres para a manutenção ou construção de estradas e serviços públicos. Este fato apareceu de modo análogo nos discursos dos presidentes da província de São Paulo acerca dos labutadores.

Todavia, é preciso considerar que, na realidade, os discursos das autoridades visavam muito mais a ampliação da exploração do trabalhador, do que uma real escassez de mão-de-obra. Por exemplo: se as autoridades pagassem o valor devido, os trabalhadores livres não apareceriam com o objetivo de serem recrutados para cumprir os trabalhos?

Viotti contribuiu também ao observar as reivindicações dos colonos, como também, o cotidiano e o tratamento dado aos escravizados por meio da saúde, da moradia e da alimentação. Ela ainda observou que, a Sociedade Contra o Tráfico e Promotora da Civilização dos Indígenas apresentou, em 1852, sugestões para a progressiva extinção da utilização da mão-de-obra escrava. Os membros da Sociedade propuseram a criação de depósitos de colonos ou trabalhadores livres, no intuito de que,

¹⁸ CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. IANNI, Octavio. *As metamorfoses do escravo: apogeu e crise da escravatura no Brasil meridional*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962. FERNANDES, Florestan. *A integração do negro na sociedade de classes*. São Paulo: Dominus, 1965.

¹⁹ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p.29-30.

²⁰ Idem, p.34.

os fazendeiros pudessem contratá-los para os trabalhos nas fazendas. Assim, o governo estimularia a formação de empresas, garantindo-lhes capital e juros²¹.

Apesar de não ter sido validada, a proposta apresentou semelhanças com as regulamentações concernentes aos africanos livres. Após chegarem ao Rio de Janeiro, os africanos deveriam permanecer na Casa de Correção, à espera dos possíveis arrematantes. Eles foram distribuídos aos consignatários particulares, ou seja, pessoas detentores de posses, hombridade e confiança; ou, aos estabelecimentos públicos, os quais deveriam se responsabilizar pelos indivíduos durante a tutela, com o objetivo de utilizar a sua mão-de-obra em vários empreendimentos pelo Império.

A historiadora concluiu que, apesar da fase de modernização econômica, com as vias férreas, a comercialização de produtos e a criação de bancos, a escravidão ainda permaneceu um entrave à promoção da corrente imigratória. Portanto, mesmo após a abolição, a ordem tradicional prosseguiu, as condições dos colonos continuaram precárias nas fazendas, e o negro, marcado pela herança da escravidão, permaneceu marginalizado.

De modo geral, os historiadores e os cientistas sociais de 1950 a 1970 observaram a escravidão como base essencial no processo de acumulação do capital. Entretanto, tais análises interpretaram os escravizados como objetos, ou seja, meras máquinas de trabalho, alienados, incapazes de se inserirem na sociedade brasileira.

Tal perspectiva só foi alterada a partir da década de 1980, com uma renovação dos estudos dedicados à escravidão em meio às comemorações do centenário da abolição da escravatura no Brasil, em 1988. Influenciados pela historiografia marxista britânica e a nova história francesa, os pesquisadores dedicaram-se a analisar os escravizados enquanto sujeitos históricos. A partir disto, surgiram produções acadêmicas destinadas aos trabalhadores urbanos, às camadas populares, à comunidade escrava, às formações familiares, as fugas, práticas de alforrias e as lutas no âmbito jurídico, os quais são extremamente valiosos²².

²¹ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p.408.

²² As discussões bibliográficas relativas à escravidão já foram realizadas no trabalho anterior. Nosso objetivo neste capítulo é examinar as pesquisas que estiveram ausentes de nossas observações, em conjunto com os debates mais recentes da História Social do Trabalho. Desta forma, os estudos específicos sobre a escravidão serão discutidos com mais afinco no capítulo dedicado ao cotidiano dos africanos livres. Para mais informações sobre a historiografia da escravidão ver: ALGRANTI, Leila M. *O feitor ausente: estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis-RJ: Ed. Vozes, 1988. AZEVEDO, Célia M. de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004. COSTA, Irani del N. da. A família escrava em Lorena (1801). *Estudos Econômicos*, vol. 17, nº02, p.

No estudo sobre São Paulo, Maria Cristina Cortez Wissenbach reconstituiu aspectos da vivência social dos escravos, libertos e homens negros livres, durante a segunda metade do século XIX. Ela buscou compreender a posse e o usufruto de escravos na cidade, o mercado de trabalho e a criminalidade escrava no período. Deste modo, a autora evidenciou que, o emprego da mão-de-obra na localidade coexistiu com o trabalho escravo, o compulsório, o remunerado e, ainda, com outras formas de labor que combinavam elementos de ambas. Entre as atividades de mais destaque estavam as ligadas ao sistema de ganho e aluguel, as lides domésticas, e as funções agrícolas nas chácaras e fazendas no entorno do núcleo urbano. Segundo Wissenbach, os meios de controle dos trabalhadores variavam na medida exata da irregularidade apresentada pelas relações de trabalho²³.

Não obstante, o brasileiro Stuart B. Schwartz examinou aspectos do trabalho e da organização da agricultura comercial nos engenhos baianos. Através da análise dos testamentos, dos censos, dos registros notariais, paroquiais e das correspondências administrativas, ele identificou a evolução da economia açucareira; os conflitos entre os senhores e os escravos, e a atuação dos trabalhadores assalariados.

Schwartz revelou que, as querelas vivenciadas pelos escravizados no engenho de Santana, em Ilhéus, no ano de 1789. Estes, após matarem o supervisor, fugiram com algumas máquinas para criar um assentamento na floresta. Diante das pressões, os escravos fugitivos decidiram propor um “tratado de paz”, o qual continha uma série de condições para que eles voltassem a trabalhar. Desta forma, o proprietário fingiu aceitar as imposições, mas posteriormente mandou prender os principais rebeldes²⁴.

Apesar de os escravizados terem sido ludibriados, a elaboração de um tratado, com dezenove exigências, que compreendiam desde a estrutura de trabalho até as condições de subsistência, e tempo para lazer, revelaram a dinâmica interna das aspirações dos cativos. Estes aspectos de negociação perante o cotidiano e o regime de trabalho, também foram vivenciadas pelos africanos reduzidos à escravidão ilegal, na Estrada da Maioridade. Logo, a análise de Schwartz sobre os escravizados do engenho de

249-295, maio-ago. 1987. MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista, Brasil século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. LARA, Sílvia H. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. SLENES, Robert W. *Escravidão e família: padrões de casamento e estabilidade familiar numa comunidade escrava (Campinas, século XIX)*. *Estudos Econômicos*, vol. 17, nº02, p. 217-227, maio-ago. 1987.

²³ WISSENBACH, Maria Cristina C. *Sonhos africanos, vivências ladinas: escravos e forros em São Paulo (1850-1888)*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1998, p. 74, 75 e 82.

²⁴ SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru- SP: EDUSC, 2001.

Santana nos fornece elementos cruciais para a compreensão das relações de trabalho e dos anseios dos labutadores na sociedade escravista, mesmo que distantes no tempo e no espaço.

Por sua vez, é necessário, sobretudo, compreender alguns debates acerca do paralelo entre trabalho escravo e trabalho livre, os quais receberam ampla ênfase para os pesquisadores da geração de 1980, e estiveram ausentes do nosso estudo durante o Mestrado.

Nesse sentido, a obra de Peter Eisenberg procurou examinar a atuação tanto dos escravizados, quanto dos trabalhadores livres no Brasil, entre os séculos XVIII e XIX. No capítulo número 7, denominado *“Escravo e Proletário na História do Brasil”*, o autor buscou identificar até que ponto os elementos presentes na relação de trabalho escravo também se encontram na relação de trabalho proletário e, em que medida existia continuidades entre as duas relações.

Para ele, ambas as relações exigiam coerção inicial, no caso do escravo ela se configurava no momento da captura; já no caso do proletário ela se manifestava nos atos que o separavam do acesso direto aos meios de produção²⁵. Outrossim, a tomada de consciência aproximava ambos os grupos, pois poderiam recorrer à violência contra os indivíduos que dirigíamos os labores, contra os instrumentos ou contra os próprios produtos do trabalho. Eles poderiam, ainda, fugir ou se demitir dos locais, quebrando assim unilateralmente a relação com o patrão²⁶.

A tomada de consciência e coerção observadas por Eisenberg, mediante o trabalho forçado e o trabalho assalariado é relevante, pois encontramos questões similares perante os trabalhadores da estrada. Os alemães solicitavam o cancelamento dos contratos, cobravam o pagamento adequado dos salários e podiam barganhar por contatos mais vantajosos em outros empreendimentos. Já, os tutelados, reduzidos À servidão, reivindicaram por melhores condições, fugiram e até mesmo negaram-se a trabalhar. Portanto, as análises de Eisenberg nos fornecem elementos para compreender as aproximações experimentadas pelos diferentes grupos.

²⁵ EINSERBERG, Peter. *Escravos e trabalhadores livres no Brasil: séculos XVIII e XIX*. Campinas-SP: Ed. Da Unicamp, 1989, p.189-190.

²⁶ Idem, p.193.

Ademais, o clássico texto de Stolcke e Hall abordou a introdução do trabalho livre nas fazendas de café na província de São Paulo, a partir da década de 1840²⁷. Os autores discutiram as políticas imigratórias, a visão das autoridades e, principalmente, a dos fazendeiros diante do novo grupo de trabalhadores. Amparados por vasta fonte documental como as discussões da política imigratória, relatos dos grandes fazendeiros e dos colonos, eles identificaram que, na maioria das vezes, o trabalho livre coexistiu com os labores compulsórios e não assalariados.

Segundo os historiadores, muitos fazendeiros paulistas, atentos ao futuro buscaram o trabalho livre, pois se preocupavam com um fim próximo do sistema escravista; ao passo que, outros procuraram apenas uma maneira de complementar seu contingente de escravizados. Diante do contexto Stolcke e Hall trouxeram à luz compreensões relevantes sobre o cotidiano dos imigrantes e conseguiram demonstrar as relações conflituosas entre estes e os fazendeiros, principalmente no tocante às suas condições de vida e trabalho.

Os proprietários exerceram amplo controle social perante os labutadores, na maioria dos casos, inculcaram a tradição do pensamento escravista, baseado na disciplina e na coerção. Logo, muitos buscaram um excedente de trabalhadores livres para mantê-los submissos à exploração. Tais atitudes impulsionaram as lutas dos imigrantes, suas condições para a ação e resistências coletivas.

Apesar de explorarem as condições dos colonos nas zonas cafeeiras, o estudo nos ajuda a pensar as relações de trabalho vivenciadas pelos operários alemães, pois os indivíduos experimentaram os conflitos com os feitores, reivindicaram melhorias e negaram-se a receber tratamento semelhante aos africanos; fatos que, apontam as tentativas de permanência da política da economia escravista, também por parte dos administradores das obras.

As primeiras experiências com a colonização ocorreram a partir da década de 1850, devido às preocupações dos fazendeiros com a falta de mão-de-obra, em decorrência da proibição do tráfico internacional de escravos. Destarte, inúmeros proprietários dirigiram-se à firma Vergueiro e Cia, a qual obtivera resultados positivos na fazenda de Ibicaba-SP, com o objetivo de angariarem colonos sob a sua mediação. Maria Lúcia Lamounier de forma semelhante a Viotti, e Stolcke e Hall, perscrutou os

²⁷ STOLCKE, Verena; HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, set. 1983.

descontentamentos dos estrangeiros, suas queixas e reivindicações, exemplificados pelos relatórios internos de várias fazendas na província.

Outrossim, ao estudar a lei de locação de serviços, promulgada em 1879, Lamounier denominou as relações de força entre os fazendeiros e os trabalhadores, de “*experiências de conflito*”²⁸. A autora alertou que, neste espaço de conflito a lei não poderia ser vista como algo passivo, pois a estruturação e regulamentação de um mercado de trabalho livre no país se constituíram nos embates das relações de exploração; ação e resistência dos trabalhadores a essa situação²⁹, sendo denominada por muitos, de escravidão disfarçada.

Apesar da pesquisa de Lamounier abordar a lei de 1879, implementada anos após o nosso recorte temporal, ela nos fornece elementos ímpares para a compreensão sobre o cotidiano das relações de trabalho. Afinal, desde a década de 1850, os imigrantes engajados aos labores da estrada já haviam se deparado com os contratos com cláusulas mal definidas, a ausência de pagamentos adequados, além de algumas características do trabalho forçado e das “*experiências de conflito*”.

Nesse sentido, a identificação do cotidiano e as experiências vivenciadas por eles podem favorecer a ampliação do entendimento das relações de trabalho dos estrangeiros fora das fazendas, contemplando, assim olhares diversificados para os mundos do trabalho oitocentista.

Por fim, influenciada por Edward P. Thompson, a historiadora apontou que, a lei agenciou as relações entre as classes, pois realizou uma medição e reforço destas relações. Ou seja, as classes não se expressaram aleatoriamente, mas por meio das formas da lei.³⁰ Anos mais tarde, Sílvia Lara, no livro “*Direitos e justiças no Brasil*” salientou também que, as questões ligadas ao direito e às leis podem marcar, definir e redefinir as relações e negociações sociais dos trabalhadores dos séculos XVIII e XIX.³¹

Luiz Felipe de Alencastro procurou compreender a atuação dos portugueses no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, juntamente com as discussões concernentes à política imigratória e o trabalho escravo. Segundo ele, o avanço da fronteira agrícola das fazendas de café, ocasionou o desenvolvimento das comunicações

²⁸ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papirus, 1988, p.162.

²⁹ Idem, p. 16-17.

³⁰ Ibidem, p. 17

³¹ LARA, Sílvia Hunold. *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006, p.10.

com o interior, a construção e a conservação de estradas, pontes e trilhas para o maior porto brasileiro³².

O pesquisador citou também o pioneirismo da firma Vergueiro e Cia, pertencente ao senador Vergueiro, responsável pela compra de três navios americanos. Segundo ele, duas destas embarcações foram utilizadas no tráfico negreiro, no mesmo momento em que se iniciaram as primeiras levas de portugueses e alemães na província de São Paulo³³.

1.2. Subalternidade e a História Global do Trabalho

A partir dos anos 2000, a História Social do Trabalho recebeu novas contribuições por meio dos estudos de Marcel van der Linden, já citado anteriormente no nosso referencial teórico. O pesquisador influenciado pela ideia de *trabalhadores subalternos* de Gramsci atentou para que grupos diversificados de trabalhadores, (os quais vivenciaram práticas de punição e opressão) fossem examinados diante deste conceito, como por exemplo, os trabalhadores livres, os escravizados, os operários, os meeiros, entre outros. Linden propôs não estudá-los separadamente, mas considerar as conexões entre eles tanto quanto possível, pois as fronteiras entre eles não são claramente demarcadas³⁴.

Em outro artigo Linden discutiu as noções de proletariado e classe tendo por base as conceituações clássicas de Karl Marx, na obra *“O Capital”*. Obviamente segundo Marx, os escravizados não eram considerados proletários, haja vista a inexistência da venda da sua força de trabalho, afinal eles pertenciam enquanto propriedade a outros indivíduos. Contudo, ele ressaltou as fronteiras fluídas entre o trabalho escravo e o livre, assim ambas as classes subalternas estariam submetidas aos imperativos e coerções do capital³⁵.

No Brasil, suas reflexões obtiveram aceitação no meio acadêmico. Um exemplo foi o de Marcelo Badaró Mattos, que realizou considerações relativas à classe trabalhadora no país, especialmente no Rio de Janeiro. Segundo Badaró, o mercado teria se

³² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro 1850-1872. *Novos Estudos CEBRAP*, v. 21, p. 30-56, 1988.

³³ Idem.

³⁴ LINDEN, Marcel van der. Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. *Revista de História* (São Paulo), n. 24, p. 11-40, 2005.

³⁵ LINDEN, Marcel van der. Proletariado: conceitos e problemas. *Revista Outubro*, n.21, p.55-79, 2º sem, 2013.

apropriado do trabalho escravo e, tanto estes, quanto os outros grupos de trabalhadores, (também denominados por ele de subalternos) estavam submetidos ao capital e compuseram a formação da classe trabalhadora no Brasil, porém com formas distintas de consciência³⁶.

Ainda acerca da formação da classe trabalhadora, Badaró defendeu que o seu início teria ocorrido já na vigência da escravidão. Nesse sentido, escravizados, trabalhadores compulsórios, assalariados e urbanos atuaram coletivamente, detiveram suas lutas, estratégias e até mesmo ameaças de greve³⁷.

Sobre a temática, o historiador João José Reis examinou a greve negra na Bahia no ano de 1857. Naquela época, os escravos de ganho resolveram interromper as suas atividades em decorrência de uma postura municipal. Assim, a medida exigia que os trabalhadores urbanos, responsáveis pela circulação de coisas e pessoas só pudessem transitar pela cidade, mediante uma licença da Câmara Municipal.

Para tal, era necessário que apresentassem um fiador idôneo, pagassem a taxa de dois mil réis e circulassem com uma chapa de metal no pescoço com o seu número de inscrição. A chapa humilhava os trabalhadores, ao expô-los e puni-los diante de sua origem africana de africanos de ganhadores, na nítida ideia de corpo-propriedade³⁸.

De acordo com o autor, a lei objetivava disciplinar o trabalho negro em Salvador, sua atuação no espaço público, como também o lazer, haja vista que, a cidade abrigava em torno de 40% de africanos, escravos e libertos. Além do mais, “o próprio trabalho, bem como a sua remuneração, eram entendidos como resultado da produção coletiva”³⁹.

Os africanos, escravos e libertos cruzaram os braços por uma semana, fato que prejudicou a circulação de bens e mercadorias essenciais para a cidade. Como consequência, os vereadores aboliram a taxa, incluíram um atestado de boa conduta, substituindo assim a exigência do fiador idôneo. Entretanto, a obrigatoriedade do uso da chapa permaneceu. Mas, segundo o historiador, nem todos foram vistos com elas, pois além da resistência, a Câmara não mandou fabricá-las em número suficiente⁴⁰.

³⁶ MATTOS, Marcelo Badaró. A classe trabalhadora: uma abordagem contemporânea à luz do materialismo histórico. *Revista Outubro*, n.21, p. 81-117, 2º sem, 2013.

³⁷ MATTOS, Marcelo Badaró. Experiências comuns: escravizados e livres no processo de formação da classe trabalhadora no Brasil. *Anais do XXIV Simpósio Nacional de História*. São Leopoldo - RS: ANPUH, 2007.

³⁸ REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. *Revista USP*, n. 18, p. 24, 30 ago. 1993

³⁹ Idem, p.13

⁴⁰ Ibidem, p.27.

Por fim, a imprensa de Salvador denominou a ação como a “revolução dos ganhadores”. De acordo com Reis, o movimento dos trabalhadores informais, porém coletivamente organizados demonstrou que, aqueles indivíduos possuíam consciência de sua relevância para o funcionamento da cidade. Assim, sem repressão ou uso da força, as autoridades foram surpreendidas, afinal nunca antes haviam enfrentado uma paralisação daqueles trabalhadores. Logo, a pesquisa demonstrou a organização do trabalho urbano negro, em conjunto com as suas redes de relações políticas, econômicas e sociais, mas especialmente, de negociação e resistência.

De modo semelhante aos autores citados acima, Lilian Matias discutiu as concepções de classe. Estas noções para a autora captam um momento em que os trabalhadores conscientemente se representam a partir de interesses comuns e em oposição aos interesses de outras classes. Matias sugere inclusive que, a história global do trabalho instiga os pesquisadores a rever os conceitos, chama a atenção para a urgência de representar as relações de trabalho sob um novo prisma, destacando também a precarização enquanto base do surgimento e da manutenção do capitalismo⁴¹.

Sob tal prisma Adalberto Cardoso procurou avaliar algumas hipóteses sociológicas sobre a permanência de traços estruturais do passado escravista no processo de construção da sociabilidade capitalista no país. De acordo com ele, a literatura sobre a consolidação capitalista e o mercado de trabalho no Brasil teve um caráter “*são-paulocêntrico*” em decorrência da imigração expressiva na região⁴². Questionando a transição para o trabalho livre Cardoso atentou para o fato que, de desde o século XVIII, muitos dos indivíduos considerados livres, estavam submetidos a diversos tipos de trabalho forçado.

Inclusive, uma infinidade de outros grupos garantiu a sustentabilidade da ordem escravista, representados por artesãos, comerciantes, tropeiros, pequenos produtores, feitores, etc. Então, segundo o pesquisador a transição do trabalho livre no Brasil não foi necessariamente uma transição para o trabalho capitalista ou assalariado.⁴³ Nesse sentido, a ética de desvalorização do trabalho impediu por longo tempo o reconhecimento dos trabalhadores como sujeitos de direitos, isto é, como cidadãos.

⁴¹ MATIAS, Lilian de Souza L. Reflexões sobre os caminhos da História Social do Trabalho e o conceito de classe trabalhadora. *Espaço Plural*, n. 34, p.37-55, 1º sem, 2016.

⁴² CARDOSO, Adalberto. Escravidão e sociabilidade capitalista. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 80, p.71-88, março, 2008.

⁴³ Idem, p.76.

Não obstante, por meio da trajetória de Augusto Lima, um africano livre e marinheiro que morreu na ilha de Desterro- SC, em 1861, Henrique Espada Lima discutiu os limites, as potencialidades e as aproximações das investigações amparadas pela história global do trabalho e da micro- história. O inventário judicial relativo aos bens deixados pelo africano revelaram aspectos cotidianos e especificidades locais, inseridos no amplo quadro da história das conexões transcontinentais.

Dessa maneira, a trajetória de Augusto Lima compreendeu igualmente processos históricos como o tráfico internacional de escravos, a expansão do alcance do comércio internacional, as ideologias do trabalho livre e as novas formas de administração de mão-de-obra no mundo colonial como um todo⁴⁴.

Ao articular a análise da vida individual com processos sociais mais amplos, o historiador salientou que, uma leitura superficial da metodologia micro analítica se dedicaria apenas aos cenários locais, aos indivíduos anônimos e, em objetos históricos fragmentados. Contudo, um exame mais apurado desta vertente historiográfica, revela a necessidade de integrar as singularidades com os processos sociais de longo alcance ⁴⁵.

As análises de Espada Lima sobre o local e o global nos fornecem elementos para entendermos as vivências dos africanos arrematados à Estrada da Maioridade. Afinal, além das experiências cotidianas, eles também estiveram inseridos nas dinâmicas do tráfico internacional de escravos, frutos dos tratados anglo-brasileiros, submetidos à compulsoriedade, inspirada nas ideologias britânicas do experimento para a aprendizagem e o trabalho livre⁴⁶.

Aliás, a arrematação de seus serviços na construção e manutenção da Estrada, também esteve inserida no processo transnacional, haja vista que a mesma fora implementada, entre outros fatores, para o escoamento dos produtos cultivados na província até o porto de Santos. Nesse sentido, o produto mais importante de exportação, o café, durante um bom tempo seguiu por aquele caminho, a fim de abastecer o mercado consumidor mundial.

Não obstante, os historiadores Antonio Luigi Negro e Flávio dos Santos Gomes procuraram indicar caminhos em termos teóricos e empíricos para as abordagens da história social que contemplasse as experiências dos trabalhadores com condições

⁴⁴ LIMA, Henrique Espada. No baú do Augusto mina: o micro e o global na história do trabalho. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 571-595, jul./dez. 2015.

⁴⁵ Idem, p.582-583.

⁴⁶ Ibidem, p.586.

jurídicas diversas⁴⁷. Para os autores a busca na história social pelo o que foi vivido e a reconstrução das redes de relações por meio de pessoas concretas implica necessariamente o caminho rumo aos arquivos.

Segundo os autores, desde a primeira metade do século XIX, no Rio de Janeiro já era possível identificar o crescimento urbano e a industrialização de modo mais complexo, cuja influência das relações de trabalho, baseadas na escravidão favoreceram o aumento dos setores de serviço, de transporte e abastecimento, tendo sido dominado cada vez mais pela população negra. Assim, ao rejeitarem a noção de atraso técnico aliado à mão-de-obra-escrava, os historiadores salientaram a ideia de “*modernização sem mudança*”, comentada por Peter Eisenberg⁴⁸.

O conceito de “modernização sem mudança” compreendeu que, a ideologia do trabalho livre reforçava a visão do controle social, principalmente nas cidades, logo os indivíduos sem uma clara ocupação profissional eram considerados vadios, e entre o grupo, com certeza havia escravos e libertos, por exemplo.⁴⁹ Além disto, os autores alertaram, para as grandes contribuições da história social, especialmente para as reflexões dos trabalhadores pobres de hoje, e do passado, a começar pelo pós-emancipação⁵⁰.

Mais recentemente, Robério S. Souza perscrutou as experiências de vida e as relações de trabalho de imigrantes, nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana, entre 1858 e 1863. A ferrovia Bahia and San Francisco Railway, ligava Salvador ao interior da província e contou com centenas de labutadores engajados, os quais sofreram inúmeras coerções como a rotina exaustiva, os alojamentos inadequados e os conflitos com os seus superiores e as autoridades.

Apesar de não examinar a mesma região, a obra de Souza traz à luz grandes contribuições para a presente pesquisa, pois permeou um recorte temporal parecido, como também analisou as explorações, as opressões, as aproximações e as diferenças entre os diferentes grupos de labutadores. Dividido em cinco capítulos, o livro de Souza procurou observar também, a atuação dos investidores ingleses, suas relações com o governo provincial e imperial na concessão da ferrovia, além dos movimentos grevistas, o lazer e as sociabilidades entre os operários.

⁴⁷ NEGRO, Antonio Luigi; Gomes, Flávio. Além das senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. *Tempo Social*, São Paulo, v.18 n.1, p. 217-240, jun. 2006.

⁴⁸ Idem, p.77.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ibidem.

Também, a natureza das construções da via férrea apresentaram características semelhantes às da Estrada da Maioridade. Em ambos os locais, a proximidade do mar, as chuvas e os deslizamentos ameaçavam o ritmo das obras, os riscos de acidentes de trabalho e a insalubridade. Outra semelhança foi a supervisão rigorosa dos capatazes, feitores e engenheiros a fim de garantir a qualidade dos serviços e manter a disciplina dos trabalhadores.

Souza procurou refletir sobre as ambiguidades do trabalho livre e a condição de vulnerabilidade da liberdade que afetava os indivíduos, sobretudo, as pessoas de cor na sociedade oitocentista.⁵¹ Nesse sentido, seu estudo nos auxilia a compreender as dinâmicas do trabalho no Brasil do século XIX, o qual impôs em diversos locais, e sob variadas condições, situações adversas, compostas principalmente pela precarização.

No mesmo âmbito Beatriz Mamigonian analisou as transformações do mundo do trabalho no século XIX, a partir das experiências do nosso objeto central, ou seja, os africanos livres. Dividida em dez capítulos, a obra discute as legislações acerca dos mesmos, os embates jurídicos e diplomáticos, suas concessões aos estabelecimentos públicos e privados, as lutas dos indivíduos pela emancipação e autonomia; bem como as questões relativas à abolição e à transição para o trabalho livre.

Fruto de uma série de artigos e coletâneas publicados anteriormente, a autora enfatizou que a submissão ao trabalho forçado não fora uma exclusividade dos tutelados. Deste modo, o Estado imperial também utilizou o recrutamento involuntário e as práticas de controle perante os indígenas aldeados, mestiços e negros livres. De acordo com Mamigonian, tais políticas governamentais evidenciaram a precariedade da liberdade no Brasil oitocentista, haja vista que situavam as pessoas em um espectro de subordinação sem prazo estabelecido⁵²; fato bastante comum quando observarmos as relações dos labutadores engajados na Estrada da Maioridade.

Por conseguinte, buscamos discutir os principais debates acerca da História Social do Trabalho, privilegiando os estudos que não foram examinados durante a pesquisa de Mestrado; tendo em vista as experiências de vida e as relações de trabalho dos africanos livres e, em certa medida dos labutadores alemães. No capítulo seguinte, nos concentraremos no contexto social, político e econômico da província de São Paulo

⁵¹ SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p.172.

⁵² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 38.

durante o período; além da análise da formação da construção e manutenção da Estrada, na sua estrutura administrativa, bem como na atuação dos diretores e dos trabalhadores alemães.

CAPÍTULO 2

***Do planalto ao litoral: a Estrada da
Maioridade***

O segundo capítulo dedica-se à construção dos caminhos terrestres, bem como à compreensão do projeto e do funcionamento burocrático da estrada que vinculava o planalto ao litoral. Para tal, examinamos os Relatórios dos Presidentes da Província, as iniciativas realizadas pelo Gabinete Topográfico e a Secretária de Obras Públicas, responsáveis pelas obras.

Também, analisamos o perfil de alguns diretores, através dos ofícios, correspondências e mapas administrativos das mesmas. Além do mais, buscamos elaborar um organograma para trazer à luz as funções realizadas pelos trabalhadores, redesenhando a estrutura hierárquica vivenciada pelos grupos, no intuito de oferecer um maior entendimento sobre as relações de trabalho que serão abordadas no quarto capítulo. Por fim, examinamos a atuação dos operários alemães na Estrada da Maioridade, tendo em vista as situações complexas vivenciadas no local, as quais contribuem para as discussões referentes ao mundo do trabalho no século XIX.

2.1. Do planalto ao litoral: as construções dos caminhos terrestres

A ocupação da província de São Paulo no início do século XIX se concentrava nas áreas próximas ao litoral. Já, o Oeste Paulista e os centros produtores de açúcar como Santos e Itu, detiveram elevado número de escravizados. Ademais, a capital representava o núcleo mais densamente povoado com atividades ligadas ao comércio, ao artesanato e as profissões liberais.

De acordo com Francisco Luna Vidal e Herbert S. Klein, o período de 1804-1836 contou com 2.422 crioulos, e 1.301 africanos no litoral⁵³. Inclusive, no final do século XVIII e início do XIX ocorreu o aumento das importações de ferramentas e produtos manufaturados, exigindo assim melhores condições nas estradas de São Paulo, a fim de favorecer a passagem de veículos com carroções.

Entretanto, a maioria das pesquisas abordaram as construções dos caminhos terrestres após a implementação das ferrovias, a partir da segunda metade do século XIX⁵⁴. Obviamente, o assunto é relevante, pois além do progresso econômico,

⁵³LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Características da população em São Paulo no início do século XIX*, p.192. In: LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero; KLEIN, Herbert S. *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.

⁵⁴ Para mais ver: CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978. El-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de Mãe Preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982. LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo:

proporcionou a dinamização do interior, bem como o surgimento de novas cidades aos seus entornos.

No concernente à região santista, a dissertação de mestrado de Di Carlo indicou a ausência dos estudos relativos às estradas. Ele também concluiu que, as suas principais características estiveram pautadas pela exportação e abastecimento de produtos⁵⁵:

A historiografia ainda não se preocupou em estudar Santos antes da supremacia do café na economia paulista iniciada a partir da década de 50 do século XIX. As principais análises envolvem a problemática da cidade impactada pelo enorme escoamento da produção cafeeira e pela chegada de imigrantes para atender a sua demanda crescente de mão-de-obra. Há, no entanto, uma enorme lacuna a ser explorada entre a pacata vila colonial criada em 1545 e a cidade portuária do café formada a partir de 1850⁵⁶.

Nesse sentido, objetivamos compreender a construção da Estrada da Maioridade e as relações de trabalho vivenciadas pelos labutadores, justamente neste período, ainda repleto de lacunas em meio aos estudos historiográficos.

Não obstante, as obras do trecho Cubatão-Santos apresentaram muitos problemas, pois o terreno era formado por manguezais e ilhotas. O primeiro projeto deveria conduzir do sopé da serra e da barreira fiscal de Cubatão até a Vila de Santos, para assim evitar o caminho por água (rio e mar), devido à baldeação difícil que encarecia os produtos transportados no lombo dos animais ou canoas⁵⁷.

O percurso, iniciado em 1825, foi concluído em 1827, sob a supervisão do engenheiro militar Daniel Pedro Muller. Ao compilar os pareceres dos engenheiros, Ricardo F. Di Carlo identificou suas queixas acerca da mão-de-obra. As condições eram péssimas, havia muitos mosquitos, os operários não aguentavam as picadas e deixavam os postos de trabalho⁵⁸.

Edusp, 2012. MATTOON, Jr. R. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1869-1900*. A local railway enterprise in Sao Paulo, Brazil. Tese (Doutorado em História) - Yale University. New York, 1971.

⁵⁵ Não se optou por fazer uma análise exclusiva de Cubatão, pois os trabalhos citados também exploram a cidade, cujas características, proximidade e semelhanças são muito parecidas, até mesmo complementares.

⁵⁶ DI CARLO, Ricardo F. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. Dissertação de Mestrado em História Econômica. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2011, p. 1.

⁵⁷ SANTOS, Martins dos. *Histórias e lendas de Santos*. São Vicente-SP: Ed. Polinéia Santista, 1996.

Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102c.htm#1>

⁵⁸ DI CARLO, Ricardo F. *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. Dissertação de Mestrado em História Econômica. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2011, p. 14.

Mesmo com o complexo trecho em Cubatão, o governo decidiu através da Lei nº 11, de 24 de março de 1835, determinar a criação das barreiras. Elas eram uma espécie de alfândega, cuja finalidade era recolher os impostos dos produtos que circulavam entre São Paulo e Santos, além de outras localidades na província.

Inclusive, a medida favorecia a arrecadação dos tributos sobre animais, carros ou pessoas, os quais seriam destinados à conservação e criação das estradas, no intuito de diminuir os prejuízos da exportação de açúcar, em decorrência do mau estado das mesmas.

Segundo José Rogério Beier, o porto de Santos, sozinho, era responsável por 62,74% de todos os produtos exportados da Província de São Paulo. Ao examinar os quadros estatísticos de Daniel Pedro Muller o autor identificou que, para os anos de 1835 a 1836, o mesmo porto escoou um milhão de arrobas de açúcar, enquanto a produção cafeeira contou com 390 mil arrobas em todos os portos⁵⁹.

A barreira de Cubatão, em especial, arrecadou elevados recursos, porém, segundo Beier, o investimento e a manutenção da estrutura viária não ocorreram em todos os anos, fato que gerou diversas reclamações, principalmente dos agentes mercantis que dependiam daquela rota⁶⁰.

Por sua vez, as pesquisas dedicadas aos aspectos geotécnicos avaliaram a Serra do Mar como um formidável entrave geográfico ao pleno desenvolvimento da província. De acordo com os estudos do engenheiro Álvaro Rodrigues dos Santos, os inevitáveis cortes e aterros implicaram problemáticas interferências no equilíbrio natural das encostas da Serra. Para ele, a suscetibilidade das encostas, aliada aos escorregamentos de solos e rochas transformaram as construções em uma “incrível odisseia técnica e financeira para a sociedade paulista, muitas vezes com tons trágicos de perdas de inúmeras vidas humanas”⁶¹.

⁵⁹ MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de S.Paulo: ordenado pelas leis provinciaes de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837*[1838]. São Paulo: Governo do Estado, 1978, p.226-235. Apud: BEIER, José Rogério. As Barreiras como instrumento econômico para o desenvolvimento da rede viária da Província de São Paulo (1835-1850). *Revista Franco-Brasileira de Geografia*, nº32, p. 1-22, 2017.

⁶⁰ Idem. Para mais informações sobre as barreiras paulistas ver : ARRUDA, José Jobson de Andrade. As Barreiras de Cubatão, Caraguatatuba, Ubatuba e Cunha: limites e possibilidades da documentação. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, 1977/1978, tomo XXVIII, p. 77-100. COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo: estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

⁶¹ SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes*. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004, p.11.

A partir de 1841, o então presidente da província Rafael Tobias de Aguiar determinou que as obras fossem iniciadas sob a supervisão do engenheiro Major João Bloem.⁶² O caminho substituiu parte do trecho da Calçada do Lorena e foi denominado de Estrada da Maioridade, em homenagem a Dom Pedro II, com a sua primeira fase concluída em 1844.

Após o término da primeira fase, o presidente da província, Manuel Felisardo de Souza Melo destacou em seu discurso na Assembleia Legislativa que a estrada deveria incrementar a indústria e o comércio. Inclusive, ele sugeriu a utilização de um empréstimo, cujo capital e juros fossem pagos pela barreira do Cubatão, com o objetivo de acelerar as obras restantes:

Cumpre, entretanto, confessar que muito está ainda por fazer, sendo indispensável despender somas muito avultadas e consideráveis para que a Serra fique com a necessária solidez, assegure permanente duração, e possa prestar-se ao trânsito de tropas e carros; e é minha opinião que largas quantias sejam aplicadas, no mais curto espaço possível, para que as novas obras fiquem bem defendidas, seguras e acabadas e não se estejam arruinando e renovando as despesas, como atualmente sucede⁶³.

O debate acerca da busca pelos investimentos financeiros ocorreu de forma constante em praticamente todos os discursos e relatórios dos presidentes da província ao longo do funcionamento da construção. Muitas vezes, os cofres provinciais não detinham recursos suficientes para a realização das obras, o que gerava conflitos entre os políticos. Não raramente, eles impuseram sugestões como o mencionado empréstimo do valor arrecadado através da barreira de Cubatão, e, principalmente, do governo imperial por meio do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

O projeto da Estrada da Maioridade pode ser considerado extremamente ousado para a época. O trajeto compreendia o planalto até o porto de Santos, passando por um trecho da antiga Calçada do Lorena. Entretanto, boa parte das construções se concentrou

⁶² O engenheiro alemão também foi responsável por várias obras na Fábrica de Ipanema, além disso, tornou-se uma figura importante no favorecimento da imigração alemã no local. Acerca de mais informações ver: RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

⁶³ Discurso recitado pelo Exmo. Presidente, Manuel Felisardo de Souza e Mello, no dia 7 de janeiro de 1844, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa da Província de S. Paulo. S. Paulo, Typ. do Governo, 1844, p.38-39.

ao longo dos vales do Rio das Pedras e Perequê, em Cubatão, composto por ilhotas e manguezais. De acordo com Álvaro Rodrigues dos Santos, a estrada apresentava na Serra uma largura média de 4,5 metros, implantada por meio de cortes nas encostas, várias estruturas de arrimo e pista encascalhada ao longo de toda a extensão⁶⁴.

As intervenções nas encostas geraram instabilidades e, o encascalhamento da plataforma, em conjunto com os sistemas de drenagem superficiais não foi suficiente para evitar a erosão provocada pela abundância das chuvas, que nos meses de verão chegavam a 70% de precipitação pluviométrica⁶⁵.

Esta precária confecção dos caminhos era, em 1845, segundo o presidente da província, Manuel da Fonseca Lima e Silva efetuada devido à anteposição dos interesses individuais aos gerais, além da deficiência dos meios repressivos aos abusos praticados na execução. No relatório, ele chama a atenção dos políticos e burocratas para observarem a:

conduta de alguns empreendedores desta sorte de obras públicas, e a maneira escandalosa, por que tem iludida a expectativa do governo, conservando em proveito seu, as quantias antecipadamente recebidas, sem aplicação algumas aos trabalhos a que se propuseram, e dos quais finalmente são exonerados por motivos especiosos, e que só podem ser sancionados por uma nímia e inqualificável indulgência⁶⁶.

O relato de Manuel da Fonseca Lima e Silva expôs uma prática danosa dos administradores das obras públicas. Ao indicar que eles recebiam as quantias antecipadamente sem se dedicarem à aplicação dos trabalhos, o presidente da província revelou atitudes, infelizmente, já há muito conhecidas pelos cidadãos brasileiros. Não obstante, a menção aos desvios de verbas nunca foi uma constante nos documentos oficiais, muito menos durante o século XIX. Mas, ao que parecem, tais fatos estiveram associados à ineficiente execução da manutenção da estrada, e até mesmo, porque não, na precária estrutura cotidiana fornecida para os trabalhadores envolvidos.

Quanto ao caminho oriundo do planalto não encontramos fontes, nem relatos que confirmem sua localização específica antes de 1862. Todavia, foi no trajeto de Cubatão a

⁶⁴ SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes*. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004, p.11 e 20.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Exmo. presidente da mesma província, Manuel da Fonseca Lima e Silva, no dia 7 de janeiro de 1845. S. Paulo, Typ. de Silva Sobral, 1845, p.13.

Santos que residem as maiores informações acerca dos diferentes grupos de trabalhadores.

Sua presença ocorreu principalmente nas obras das regiões do Vale do Rio das Pedras, Vale do Rio Perequê, do Caminho de Cubatão e parte do antigo trajeto da Calçada do Lorena. O Mapa produzido pela Eletropaulo, presente na pesquisa de Álvaro Rodrigues dos Santos foi modificado por nós, com o objetivo de ilustrarmos os locais de trabalho em que os indivíduos atuaram.

É possível perceber que, os trabalhadores se localizavam, na maioria das vezes, nas regiões próximas às áreas litorâneas, formadas por rio, mar e pequenas ilhotas, conforme demonstra o mapa abaixo. Tal característica trouxe aspectos específicos nas experiências dos indivíduos, que serão analisados posteriormente.

Figura 1- Mapa do Caminho do Padre José, Novo Caminho de Cubatão, Calçada do Lorena e Caminho do Mar

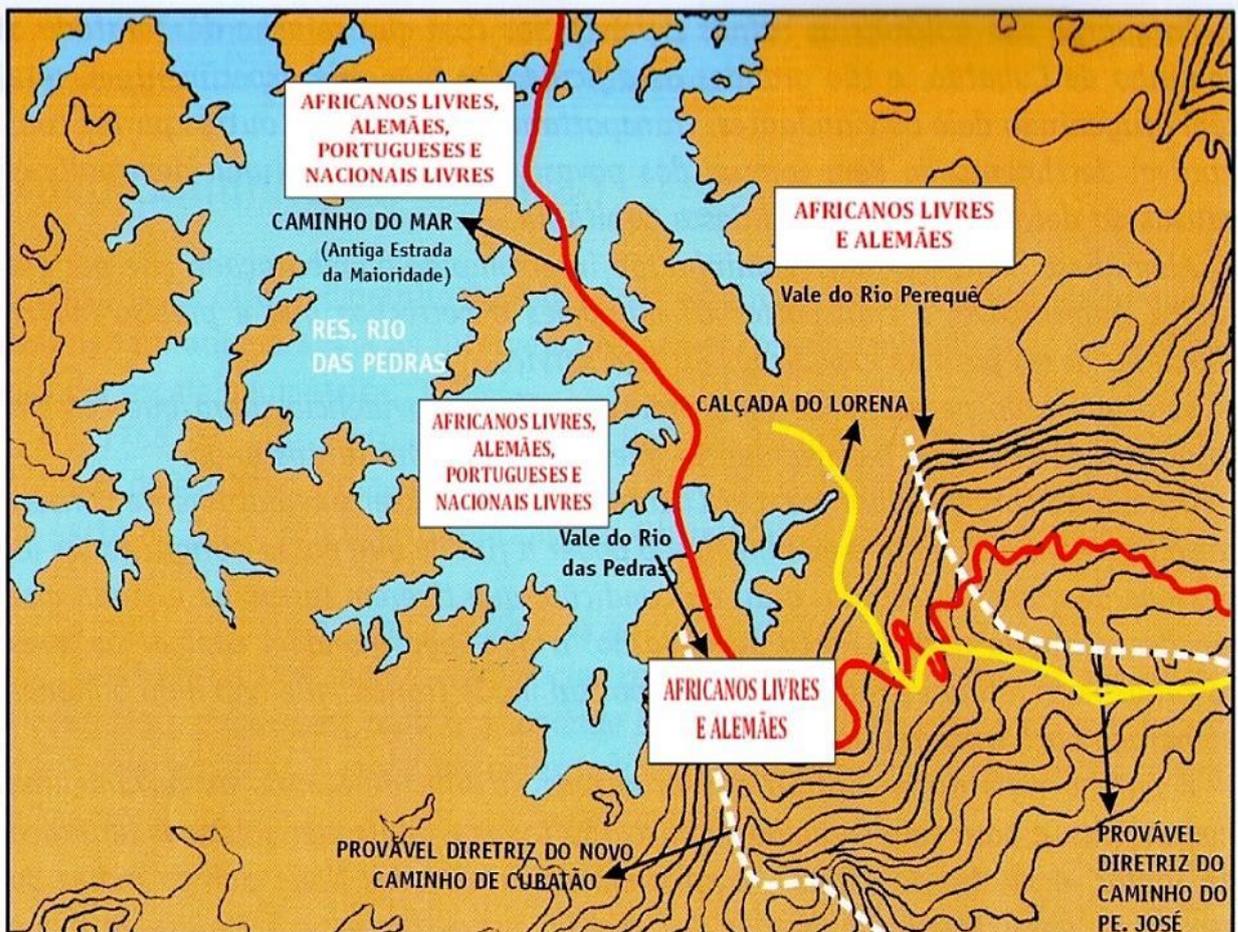


Ilustração: Eletropaulo. Modificado por Álvaro R. Santos

Fonte: SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes*. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004, p. 64.

Por sua vez, as estradas passaram a representar não apenas importância comercial e produtiva, mas também instrumentos da modernização burocrática em meio à formação do Brasil imperial. Assim, o papel dos ilustrados brasileiros a serviço da Corte foi fundamental para a consolidação do país.

No clássico estudo acerca da interiorização da metrópole, Maria Odila L. S. Dias apontou a relevância dos ideais liberais, provenientes de uma minoria de letrados e cultos, os quais buscaram manter a continuidade social e econômica do período colonial, através da utilização da modernização política e administrativa do império.⁶⁷ Portanto, a Corte preocupou-se em: “abrir estradas, e fato quase inédito, em melhorar as comunicações entre as capitanias”⁶⁸.

Tendo em vista influência da elite ilustrada no desenvolvimento administrativo, Ilmar Rohloff Mattos analisou a disputa por poder dos dois grandes grupos políticos existentes no país: os liberais e os conservadores. Na realidade, liberais e conservadores teceram estratégias variadas com o intuito de manter ao máximo os seus privilégios. Como se não bastasse a querela política apontada, também os latifundiários, interessados no mercado exportador e na manutenção da escravidão procuraram pressionar os políticos a fim de conseguirem melhorias na modernização do país⁶⁹.

Entre 1830 e 1870, os conservadores realizaram diversas mudanças administrativas. Nesse sentido, José Murilo de Carvalho apontou a atuação dos grupos dominantes formados por comerciantes e proprietários rurais. Segundo ele, a formação da elite política nacional ocorreu através do centralismo, do funcionalismo e do aparato burocrático do Estado⁷⁰. Não foi à toa, por exemplo, que em muitos empreendimentos de obras públicas ocorreu a arrematação, ou seja, a cooptação dos grupos mercantis em parcerias com o império, como no caso, de algumas estradas de ferro e de rodagem.

Apesar de compreender pesquisa relacionada às estradas interprovinciais de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, o trabalho de Viviane Alves de Moraes procurou conhecer através dos relatórios dos presidentes das províncias, do Ministério do Império e da Câmara dos Deputados, como as estradas estiveram no cerne dos debates políticos, devido às preponderâncias comerciais e econômicas, mas, principalmente, na ótica da consolidação do Estado nacional. De acordo com ela:

⁶⁷ DIAS, Maria O. L. da S. a. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005, p.128.

⁶⁸ Idem, p.35,

⁶⁹ MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo Saquarema*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994.

⁷⁰ CARVALHO, José M. *Teatro das sombras, a política imperial*. IUPERJ: Rio de Janeiro, 1988.

Mal eram abertos os caminhos já estavam tomados por poeira e buracos, que se multiplicavam a cada chuva; em pouco tempo, o mato retomava o espaço que lhe fora retirado pelos homens. Esta estrada de terra, de chão partido, cortando lugares despovoados, ainda é comum no interior do Brasil, e predomina quando se pensa no que eram as comunicações nacionais durante o século XIX. Porém, este imaginário nem sempre condiz com os processos políticos e econômicos que envolviam a abertura e a manutenção dos caminhos que cruzavam o país durante o império, pois as transformações tanto da legislação como da formação da burocracia imperial alteraram os procedimentos de financiamento, abertura e conservação das obras públicas⁷¹.

O estudo de Moraes e os apontados anteriormente proporcionam a compreensão das obras públicas e das estradas do ponto de vista de uma perspectiva política maior. Portanto, os caminhos viários, a administração, as comunicações, entre outros fizeram parte de um projeto de modernização e consolidação estatal permeado por jogos de interesses das elites econômicas e políticas.

2.2. As obras públicas em São Paulo: a Estrada da Maioridade

As Tesourarias Provinciais, criadas em 1831 detinham a incumbência de realizar as propostas de orçamento e balanço das construções, juntamente com as Assembleias Legislativas Provinciais. O primeiro órgão a cuidar das questões relativas às obras públicas e vias terrestres foi o Gabinete Topográfico em São Paulo, sancionado por Rafael Tobias de Aguiar, em 1835.

Entre os seus objetivos estavam a criação e a manutenção das estradas, pontes, aterros além de tentar suprir a falta de mão-de-obra nesses locais, principalmente a ausência de engenheiros, os quais cuidavam não apenas das obras, mas da rotina das construções e dos empregados pagos pela Província.

Assim, o Gabinete Topográfico, amparado pela elite política paulista, além de determinar as orientações para a implementação das obras públicas, também se dedicou a formar mão-de-obra especializada para o desenvolvimento material da província, através dos engenheiros, orientados para o desenvolvimento material da província.

⁷¹ MORAIS, Viviane Alves de. *Estradas interprovinciais no Brasil Central: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. (1834-1870)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica. São Paulo: USP- FFLCH, 2010, p.20.

Entretanto, algumas pesquisas apontaram o curso como rápido e incapaz, o qual, em vez de habilitar um engenheiro formava no máximo agrimensores⁷². Mesmo com a provável precariedade do curso, alguns alunos acabaram atuando na Diretoria de Obras Públicas chegando a presidência da província, como José Porfírio de Lima em 1843 e Francisco Gonçalves Gomide, em 1852 que foi membro do conselho de engenheiros chefes das obras públicas.

Apesar das iniciativas para a formação de técnicos e engenheiros, o presidente da província José Thomaz Nabuco de Araújo destacou no início da sua administração, em 1852, inúmeros problemas. Segundo ele, as construções se projetavam sem estudos gráficos, inspeções e fiscalizações. Do mesmo modo, não havia um conselho de engenheiros ao qual se pudesse consultar. O discurso do presidente alertava ainda, para os prejuízos à civilização da província, “estabelecendo como sistema a ignorância, inculcando a arte como suspeita e inábil”⁷³.

A má administração dos engenheiros de acordo com a opinião de Araújo influenciou na sua decisão de separar a parte administrativa, da área científica e fiscalizadora das obras públicas.⁷⁴ Portanto, procederiam aos engenheiros os estudos gráficos, a organização do plano, o orçamento da obra e a sua fiscalização; já a execução caberia aos inspetores.

Nabuco de Araújo defendia que a estrada da Maioridade deveria ser substituída por outra construção, pois segundo ele “não será jamais uma estrada normal e própria para rodagem: perigosa para o viajante, suscetível de ser interceptada e completamente obstruída pelos frequentes e numerosos desmoronamentos que todos os dias ela sofre”⁷⁵.

⁷² BEIER, José Rogério. O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento de governo da província de São Paulo (1835-1849). *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 320-337, jul- dez 2013. CAMPOS JR., Eudes de Mello *Arquitetura paulistana sob o Império: aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo*. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997. SALGADO, Ivone. Profissionais das obras públicas na província de São Paulo na primeira metade do século XIX: atuação no campo da Engenharia Civil. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, nº 41, abr, p.1-10, 2010.

⁷³ Discurso com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor dr. José Thomaz Nabuco de Araújo, Presidente da Província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 1 de maio de 1852. São Paulo, na Typ. do Governo arrendada por Antônio Louzada Antunes, 1852, p.41.

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Discurso com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor dr. José Thomaz Nabuco de Araújo, Presidente da Província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 1 de maio de 1852. São Paulo, na Typ. do Governo arrendada por Antônio Louzada Antunes, 1852, p.62.

De todos os relatórios e os discursos dos presidentes da província examinados entre 1840 a 1870, somente o de Nabuco de Araújo e, no ano seguinte, o de Josino do Nascimento Silva⁷⁶, explicitaram a insatisfatória postura dos engenheiros e inspetores das construções. Em sua maioria, as autoridades destacaram a falta de braços e recursos, as dificuldades geotécnicas e climáticas, mas, principalmente, a indisciplina e morosidade dos trabalhadores, especialmente dos africanos livres.

Josino do Nascimento Silva atuou como promotor público, oficial maior da Secretaria da Justiça e presidiu a província do Rio de Janeiro e a paulista. No seu relatório ele indicou a má atuação dos inspetores que deveriam apenas cuidar da conservação das obras, tarefa já bastante complexa.

Mas, segundo o presidente, eles preferiam propor novas construções na tentativa de começá-las e concluí-las, acarretando assim, elevado ônus. Josino do Nascimento Silva exigiu ainda que, o serviço de direção na conservação das estradas deveria ser pago pela província, pois segundo ele “querê-lo gratuito é exigir muito”⁷⁷, isto, possivelmente, devido à complexa natureza dos empreendimentos.

No âmbito imperial, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1830 a 1860 detinha a responsabilidade acerca das construções e manutenções. Além disso, na década de 1840 ocorreram as reformas ministeriais cujos objetivos foram propagar o progresso e a construção da nação. Não obstante, cabia ao Ministério da Fazenda aprovar ou não, o orçamento anual debatido pela Câmara dos Deputados.

Em 15 de março 1844 o Gabinete Topográfico foi substituído pela Diretoria de Obras Públicas, composta de um presidente e quatro membros, nomeados pelo presidente da província. Entre as suas incumbências estavam: dar os planos e orçamentos para todas as obras fossem elas provinciais, municipais ou vicinais, colher esclarecimentos para as estatísticas dos lugares notáveis como praças, vilas, igrejas, freguesias e capelas; inspecionar os empregados, guardar planos, orçamentos, e

⁷⁶ José Thomaz Nabuco de Araújo foi também deputado, Ministro da Justiça e Senador do Império, entre 1837 a 1850. Além do mais, é conhecido por ter sido avô do historiador e político abolicionista, Joaquim Nabuco. Por sua vez, Josino do Nascimento Silva presidiu a província de São Paulo, entre 4 de janeiro de 1853 a 26 de junho de 1854 e Diretor-Geral da Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça.

⁷⁷ Relatório com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor dr. Josino do Nascimento Silva, Presidente da Província de S. Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 16 de fevereiro de 1853. S. Paulo, na Typ. 2 de Dezembro de Antônio Louzada Antunes, 1853, p.13.

inclusive, a parceria com a escola de engenheiros, a fim de fornecer mão-de-obra especializada⁷⁸.

A partir de 1860 estabeleceu-se uma divisão do Ministério em pastas com a criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas para atender a demanda das temáticas relativas à urbanização, imigração, comunicação e transportes.

Novamente no âmbito provincial após o ano de 1860, as menções relativas à Estrada da Maioridade caem consideravelmente, tendo em vista o elevado interesse pelas construções da estrada de ferro. Vale lembrar que no ano anterior, o Barão de Mauá recebeu a concessão para a construção do sistema ferroviário que ligava o porto de Santos a Jundiá.

Ainda em 1860, a concessão foi direcionada para a companhia inglesa, São Paulo Railway Company, cujo empreendimento obteve grande sucesso, devido à crescente produção cafeeira e a localização privilegiada⁷⁹. Ademais, o estabelecimento da ferrovia esteve relacionado com outras questões como: a proibição do tráfico transatlântico de escravos em 1850 e a crise de mão-de-obra, a crescente agricultura de exportação e o aumento no fluxo imigratório.

Não obstante, são notórios na historiografia os trabalhos que interpretaram a implementação das ferrovias em conjunto com o desenvolvimento do capitalismo, a industrialização e a transição para o trabalho livre⁸⁰. Entretanto, a questão é mais complexa, pois mesmo com a proibição nos termos da lei, a utilização da mão-de-obra escrava fora utilizada por várias companhias em todo o Império. Logo, elas recorreram às estratégias diversificadas para se apropriarem do trabalho compulsório.

Um clássico exemplo que favorecia esta prática ocorria através das contratações feitas pelos empreiteiros ou subempreiteiros. Eles detinham a função de contratar e direcionar outros trabalhadores, que poderiam ser nacionais livres, libertos, africanos,

⁷⁸ Lei Provincial nº36, de 15 de março de 1844. Disponível no site da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1844/lei-36-15.03.1844.html>

⁷⁹ De acordo com Maria Lúcia Lamounier, o trecho de subida da Serra do Mar contou com quatro planos inclinados de 1905 m, 1774 m, 2085 m e 223 m; um viaduto de 215,02 m, doze pontes, cinco pontilhões, 322 bueiros e um túnel de 591, 30m. LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012, p.80.

⁸⁰CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978 LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966.

imigrantes e até mesmo escravizados⁸¹. Afinal, alguns trechos de ambos os empreendimentos eram localizados em regiões relativamente próximas; ao passo que o recrutamento dos labutadores nestes locais esteve permeado pelos contratos repressivos e até mesmo a compulsoriedade.

2.3. As administrações da Estrada da Maioridade

Conforme o exposto anteriormente, a construção e manutenção das vias era responsabilidade do setor de “Obras Públicas” da província. Assim, ocuparam seus cargos administrativos alguns homens cujos trabalhos também foram reconhecidos em outros âmbitos estatais. Geralmente os diretores haviam ocupados diversos postos, sendo por vezes selecionados a dedo pelos presidentes da província para a concessão dos labores.

Deste modo, procura-se neste item traçar um breve perfil dos administradores das estradas na tentativa de perscrutar suas trajetórias na burocracia estatal, ao passo que lidaram cotidianamente com os africanos livres e demais trabalhadores. Tais responsabilidades eram comuns durante o Império, reforçando assim o envolvimento direto das figuras do alto escalão público com a utilização do trabalho compulsório.

O primeiro engenheiro identificado com a prestação de serviços dos africanos foi o engenheiro civil Saturnino Francisco de Freitas Villalva. Ele se matriculou no Gabinete Topográfico em 1842, na mesma turma de Rafael Tobias de Aguiar⁸².

Villalva assumiu as construções dos caminhos entre 1853 e 1854, posteriormente, ainda em 1854, mudou-se para o Paraná e auxiliou nas execuções da estrada Graciosa até 1860, a qual tornou-se um ponto importante para a região. Não identificamos oficialmente menções quanto à presença de africanos livres na estrada

⁸¹Acerca dos diversificados trabalhadores nas construções férreas ver: ANDRADE, Paulo Rodrigues de. “As aglomerações de homens de todas as classes”: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016. LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2015.

⁸² Aguiar nasceu na cidade de Sorocaba em 1794 e foi representante da Comarca de Itu, deputado provincial e geral, investiu em obras de educação e de caridade, recebeu o título de Brigadeiro, defendeu a construção de novas picadas na estrada de Santos em 1841, esteve à frente da Revolução Liberal de 1842, além de ter sido um dos arrematadores da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema. O estadista morreu aos 63 anos em um navio no Rio de Janeiro, seus restos mortais foram trazidos para São Paulo por uma comitiva por Domitila de Castro Canto e Mello, a marquesa de Santos.

Graciosa, mas, no entanto, de acordo com o estudo de Odair Aparecido de Paula⁸³, a obra contou com 54 alemães, prática bastante em voga para o período.

Por sua vez, Antonio José Rodrigues administrou os caminhos de novembro de 1855 a fevereiro de 1856, tendo dividido parte da direção com Carlos Rath. Infelizmente não encontramos maiores informações sobre ele, apenas que esteve envolvido na construção da estrada de Limeira, interior da Província. Já, José Joaquim de Lacerda presidiu a Câmara de Sorocaba, em 1842 e possuía cafezais em Salto de Pirapora e Itapetininga, mas sobre sua administração dos africanos livres identificamos apenas a o ano de 1854.

As fontes mais detalhadas, com riqueza de informações compreendem o período da administração do engenheiro alemão Carlos Rath ou Carl Friedrich Joseph Rath que chegou ao Brasil em 1845, contratado pela Inspetoria de Obras Públicas. Rath além de engenheiro foi arquiteto, geólogo, geógrafo e desenhista, tendo confeccionado mapas e plantas da cidade de São Paulo.

Rath realizou inclusive projetos para as fábricas de tecelagem, expedições científicas, como, também, coincidentemente, permaneceu um período na Fábrica de Ipanema aonde fez estudos acerca da geologia e mineralogia do local, juntamente com os operários alemães existentes no estabelecimento. Ele era contra a prática de se enterrar os corpos nas igrejas e defendeu a construção de cemitérios. Seus estudos auxiliaram na criação do Cemitério da Consolação e o Cemitério dos Protestantes, ambos em São Paulo.

Além do envolvimento com as estradas Rath atuou nas obras de canalização das águas e melhoramentos das ruas e pontes da capital. Entretanto, após descobrir um desvio de verbas das Obras Públicas, decepcionado, pediu a demissão do cargo ao Presidente da Província em 1876. Meses depois, faleceu, aos 75 anos e foi enterrado no Cemitério dos Protestantes que ajudou a criar. Seu filho, Daniel Rath foi um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGB-SP), engenheiro e desenhista da Inspetoria Geral de Obras Públicas.

Embora Rath não fosse um cidadão brasileiro nato, esteve inserido no seio da elite intelectual, ligado a figuras como o Major João Bloem, o Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar e até mesmo Dom Pedro II, o qual possuía admiração por sua formação e estudos.

⁸³ PAULA, Odair Aparecido. *Os caminhos da educação e a educação para os caminhos: a formação de engenheiros em São Paulo (1835-1850)*. Dissertação apresentada ao Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: História, Política, Sociedade da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC-SP, 2011.

O monarca conheceu Rath numa visita à Fábrica de Ipanema. Segundo Sérgio Weber em sua pesquisa sobre o engenheiro:

De todas as de que ele foi alvo, a mais significativa das homenagens que recebeu no Brasil foi durante a sua estada na referida fundição. Após conhecer a contribuição do cientista e engenheiro Carlos Rath, o Imperador D. Pedro II o agracia com grau na Imperial Ordem da Rosa. Tal fato se deu quando da visita de S.M.I., com sua comitiva, àquela Usina, em março de 1846. Uma expressiva oração ao Imperador, naquele encontro, foi, pelo Dr. Carlos Rath, pronunciada. É, a partir destes dias, que a admiração do Imperador pela operosidade e obstinação de Rath vai se tornar definitiva, firmando um laço de amizade entre eles que perdurará até à morte do engenheiro⁸⁴.

O alemão pode ser considerado um indivíduo que convivia entre dois mundos: o elitizado dos oficiais estatais, e o mundo dos trabalhadores. Isto demonstra a complexa rede de ligações entre o Império e o funcionalismo público. Ademais, durante todo o século XIX houve a consolidação e a construção da soberania nacional permeada pela cooptação de grupos e projetos em torno do uso e manutenção do trabalho compulsório, especialmente no caso dos africanos livres. O que as autoridades talvez não esperassem foi o fato de o próprio grupo ter sido um agente relevante, tornando-se o calcanhar de Aquiles do reinado.

Figura 2- Quadro de José Carlos Frederico Rath



Fonte: WEBER, Sérgio. Rath, engenheiro e pesquisador na Província de São Paulo. *Revista da ASBRAP*, nº 7, 2000, p. 109.

⁸⁴ WEBER, Sérgio. Rath, engenheiro e pesquisador na Província de São Paulo. *Revista da ASBRAP*, nº 7, 2000, p. 104.

Posteriormente, Antônio José Henriques esteve à frente do empreendimento entre 1860 a 1861. Ele formou-se em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de Olinda e também atuou como presidente da província da Paraíba. As fontes decorrentes de sua administração compõem-se especialmente de listas nominais dos labutadores. Tal período foi de grandes transformações em decorrência das construções da Estrada de Ferro Santos-Jundiáí.

Também, a partir desta época, chuvas torrenciais prejudicaram os caminhos Estrada da Maioridade e, entre 1862 a 1864, o presidente da província, Vicente Pires da Motta nomeou José Pereira de Campos Vergueiro, filho do senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro⁸⁵, para realizar as obras de recuperação. Na serra, as obras incluíram a redução de rampas, a abertura de valetas, a construção de grandes muros de pedra, o alargamento de alguns trechos e a macadamização dos pontos críticos⁸⁶.

Parte do trecho antigo da estrada percorria as áreas do Ipiranga, passava por São Bernardo e pelo Rio Grande (hoje conhecido como Jurubatuba) até encontrar um segmento da antiga Calçada do Lorena. O novo caminho construído por Vergueiro, no planalto, partia próximo à região da Praça da Sé, perpassava a Vila Mariana, Ribeirão dos Couros⁸⁷ e, em São Bernardo encontrava o trecho antigo da Maioridade.

A atuação de Vergueiro foi a última identificada, pois após os desastres ocasionados pelas chuvas a estrada fora praticamente abandonada. Além do mais, em 1867, inaugurou-se o tráfego férreo provisório entre Santos e Jundiáí, exemplo máximo da modernidade para a região. Não obstante, no início do século XX, o engenheiro Rudge Ramos iniciou a transformação da antiga Estrada da Maioridade ou Vergueiro, em um caminho tecnicamente adaptado ao trânsito de automóveis, a partir de 1913⁸⁸.

Por fim, muitas vezes, a nomeação dos administradores das obras públicas, fossem para os projetos de construção de estradas, iluminação, pontes, chafarizes, etc.

⁸⁵ O sobrenome Vergueiro detinha prestígio na elite política. O pai, o senador Vergueiro fundou a já citada firma Vergueiro e Cia, responsável pela introdução de centenas de imigrantes alemães e suíços, sob o sistema de parceria na fazenda de Ibicaba-SP. Conforme será analisado no capítulo nº 3, o filho também utilizou trabalhadores alemães nos canteiros de obra da estrada.

⁸⁶ A macadamização era uma espécie de pavimento para as estradas criadas pelo engenheiro escocês, John Loudon McAdam, em 1820. As sucessivas camadas de pedras grandes e pequenas serviam de base sólida para que o cascalho nivelasse o solo. No Brasil, a primeira construção viária criada com o uso desta técnica foi a Calçada do Lorena, que precedeu o trecho da Maioridade. Para mais informações ver: SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes*. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004, p.69.

⁸⁷ Região atualmente próxima às margens da represa Billings.

⁸⁸ SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes*. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004, p.80.

ocorreram mediante os critérios de privilégios e vantagens em meio ao jogo político. O patrimonialismo estatal, permeado pela distribuição de cargos, a indistinção entre o público e o privado, em conjunto com os favorecimentos caracterizaram a política imperial, como bem discutiram Raymundo Faoro e Sérgio Buarque de Hollanda⁸⁹.

Infelizmente, os fatores em questão, analisados nestes dois grandes clássicos das ciências humanas e sociais não se restringiram ao século XIX. Os conchavos, as trocas de favores e a busca por privilégios políticos, econômicos e sociais ainda não foram superados na atualidade, haja vista os numerosos casos revelados em todas as esferas de poder.

2.4. A hierarquia dos trabalhos na Estrada da Maioridade

As fontes relativas à Estrada da Maioridade são esparsas e encontram-se divididas em alguns fundos no Arquivo Público do Estado de São Paulo. Grande parte da documentação está arrolada no fundo: “Secretaria de Governo da Província” (1823-1892), subdividido nas pastas da “Secretaria de Obras Públicas”, o qual contém também informações acerca das construções de pontes, chafarizes e iluminação pública, tanto na capital da província, quanto no interior. Elas se constituem de correspondências, relatórios de pagamentos, listas nominativas e recibos.

Ademais, o projeto: “Memórias Paulistas: preservação e disponibilização de arquivos diversos de São Paulo (1822-1919)” realizado em parceria do Arquivo com o Ministério da Justiça detêm na base de dados online inúmeros arquivos sobre o cotidiano da estrada.

Os arquivos foram expedidos de várias localidades, entre elas, Santos, Cubatão e São Paulo. O período de 1856 a 1857 sob a administração do alemão, Carlos Rath é o mais bem organizado. O alemão escreveu um diário durante o mês de junho de 1856, que relatava o cotidiano e as relações de trabalho na estrada. Além de comentar toda a rotina administrativa ele nos permitiu realizar o organograma do empreendimento.

A transcrição, análise e a equiparação dos conteúdos presentes nos documentos deram base aos nossos procedimentos metodológicos. Inclusive, cruzamos os nomes e as funções citadas em diversas listas do período citado, especialmente nas relacionadas

⁸⁹ HOLANDA, Sérgio B. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 1995. FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato brasileiro*. São Paulo: Globo; Publifolha, 2000.

aos mapas de serviços e despesas. Nestes critérios identificamos alguns indivíduos que aparecem constantemente nos relatos, como por exemplo, os feitores.

Também, para a elaboração do organograma apresentado na página seguinte, pautamo-nos de acordo com as análises presentes em documentos diversificados ao longo do tempo. Assim, listamos os cargos frequentemente relatados, em conjunto com as principais ocorrências descritas na documentação, as quais revelaram os níveis hierárquicos, com suas possíveis, práticas conflitos, etc.

Portanto, a reconstituição da hierarquia de trabalho na Estrada da Maioridade compõe-se de funções, em sua maioria, bem delimitadas. Assim, o presidente da província nomeava o diretor e, este deveria informá-lo constantemente sobre a rotina administrativa do empreendimento.

Por sua vez, cabia ao feitor geral relatar ao diretor o andamento dos trabalhos e as diligências nos canteiros das obras. A escolha do feitor geral era realizada de acordo com os critérios de confiabilidade e de forma exclusiva pelo diretor. O feitor geral inspecionava a atuação dos feitores dos alemães e africanos, priorizando a fiscalização dos labores, além da resolução de conflitos. Diante da impossibilidade da resolução dos conflitos ou fugas, ele se reportava ao administrador.

Quanto aos feitores dos alemães e africanos, eles contavam com uma espécie de “braço direito”, através da atuação de inspetores e rancheiros para ambos os grupos. Os feitores eram também incumbidos de supervisionar a rotina, de modo mais detalhado. Aliás, esperava-se deles conduta idônea e enérgica no trato com os trabalhadores. Eles também deveriam cuidar da rotina, dos horários e resultado dos labores.

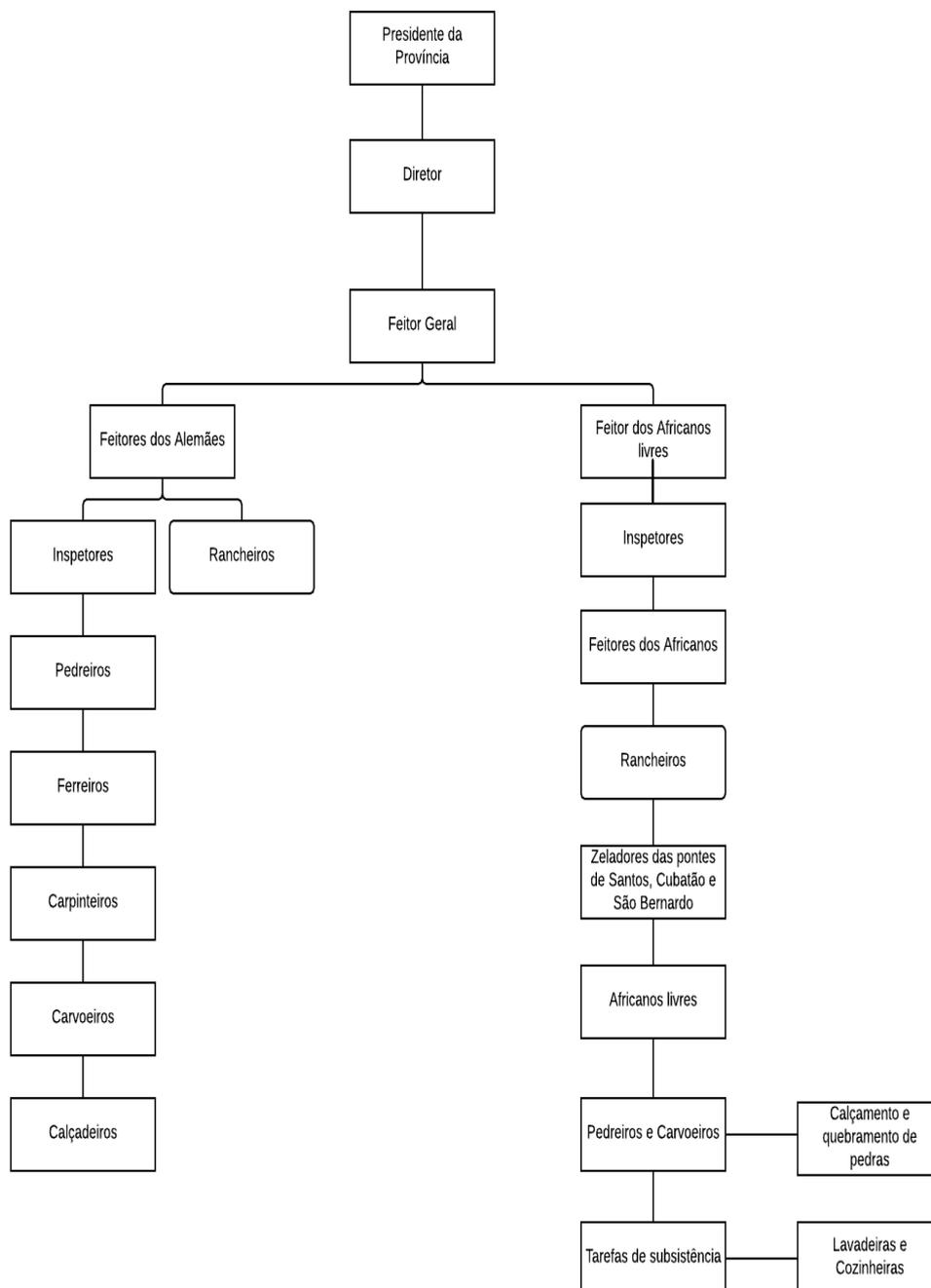
Função semelhante fora observada pelo historiador João José Reis, ao examinar a greve negra em Salvador no ano de 1857. Devido a uma postura municipal que, exigia dos escravos de ganho a apresentação de um fiador idôneo, o pagamento da taxa de dois mil réis e a utilização de uma chapa de metal no pescoço com o seu número de inscrição, os trabalhadores recusaram-se a atender tais exigências humilhantes.

Deste modo, ao estudar as relações de trabalho, bem como a atuação de diversos grupos na cidade, Reis analisou o perfil dos inspetores de quarteirão. Estes deveriam ser cidadãos brasileiros alfabetizados, de boa conduta e com residência na freguesia onde servissem. Suas incumbências eram registrar os ganhadores, evitar os desvios de mercadorias transportadas, além de vigiá-los a fim de evitar qualquer comportamento

que ameaçasse a ordem pública⁹⁰. Portanto, pode-se perceber que, tanto no meio urbano em Salvador, como nos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, a organização dos labores, mediante a fiscalização e o controle da disciplina dos trabalhadores fora uma constante, cujos cargos assemelhavam-se demasiadamente.

⁹⁰ REIS, J. A greve negra de 1857 na Bahia. *Revista USP*, n. 18, p. 17, 30 ago. 1993

Organograma hierárquico de trabalho da Estrada da Maioridade entre 1856 e 1857



Fonte: AESP, *Ofícios Diversos de Santos: CO 1227 a CO 1245, CO 1254, CO 992 (1838-1865); Obras Públicas: CO 5139 a CO 5157 (1830-1865).*

Estes critérios de escolha dos feitores, pautados pela confiabilidade, bem como as suas práticas cotidianas no tratamento dispensado aos demais trabalhadores indicaram que, as ações dos feitores na Estrada corresponderam às relações diretas com o mundo da escravidão.

Conforme o já exposto no mapa da região, os afazeres eram divididos em frentes, seguindo a lógica da necessidade dos trabalhos. Logo, havia africanos e alemães no sopé da serra, nas margens dos rios, emaranhados nas matas, etc. Desta forma, cada feitor ou inspetor se responsabilizava por no máximo vinte indivíduos.

Tal escolha proporcionava uma maior fiscalização das lides e buscava diminuir as fugas e os conflitos. Majoritariamente, os feitores brasileiros, nacionais livres ou alguns portugueses detinham a responsabilidade perante os africanos livres. Já, os alemães poderiam contar, eventualmente, com a inspeção dos portugueses, nacionais livres, mas principalmente, com a de outro alemão.

Outrossim, ficava a cargo dos inspetores cuidar da execução direta dos trabalhos, por exemplo, existia o inspetor dos mestres pedreiros, mestres carpinteiros, ferreiros, etc. Aliás, os alemães se ocupavam majoritariamente destas funções, o que demonstra a sua contratação enquanto mão-de-obra especializada. Na sequência, os rancheiros se responsabilizavam por inspecionar os trabalhos de subsistência e moradia.

No caso do trato com os africanos, talvez a função com menos informações encontradas por nós, corresponda ao patrão da lancha. Ao que parece, esta designação fora utilizada nos países de língua portuguesa e representava uma profissão do âmbito náutico, executada por funcionários civis, públicos ou militares. Entre os cargos exercidos estavam as funções de polícia, fiscalização, socorro ou salvamento. O estudo das fontes indicou a presença do brasileiro, Vicente Alves da Silva, que obrigava os tutelados a trabalharem à noite e foi objeto de insatisfações, desencadeando uma das reivindicações mais significativas do grupo.

O patrão, na ausência das ocupações com a lancha desempenhava variados serviços, inclusive o de feitor que segundo o administrador Rath: “o mais velho dos feitores não faz melhor”⁹¹. Provavelmente, Vicente Alves da Silva encarregava-se de

⁹¹ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

direcionar os postos próximos às ilhotas de Cubatão e também cabia a ele transportar os trabalhadores envolvidos nestas atividades.

Conjuntamente com o patrão, provavelmente outro ofício que merecia atenção correspondia aos zeladores de pontes nas localidades de Santos, Cubatão e São Bernardo. Obviamente, não podemos descartar a possibilidade das tentativas de fuga por parte dos africanos, além de afogamentos e toda a espécie de acidentes em ambos os locais.

Por fim, os africanos exerciam os serviços de carpinteiros, lavradores, pedreiros, carregadores, cortadores, como também lidavam com o calçamento de pedras. Já, as mulheres ocupavam as funções de subsistência nas pequenas roças ou como cozinheiras e lavadeiras. Também, as crianças africanas desde a tenra idade participavam das atividades, fossem nas roças ou quebrando pedras.

Os africanos livres desempenhavam os cargos menos qualificados e, provavelmente os mais exaustivos. Todavia, os alemães contratados ocupavam os serviços especializados, enquanto os portugueses foram poucos citados nas documentações. O estudo das fontes permitiu identificar que não apenas a ocupação, mas a identidade étnica foram fatores relevantes na escolha das frentes de trabalho dos grupos.

Consequentemente, os alemães permaneceram com seus companheiros imigrantes, sendo supervisionados majoritariamente por outro alemão; já no caso dos africanos a inspeção ocorria através dos nacionais livres ou portugueses. Diferentemente de outras pesquisas, não localizamos conflitos entre os africanos e os alemães nos canteiros de obras⁹². Embora eles dividissem os espaços próximos de moradia, os conflitos eram preponderantes com os seus superiores, logo, é provável que, a divisão em frentes e o idioma tenham contribuído para esta realidade.

Por conseguinte, as análises acerca do funcionamento da estrutura burocrática, administrativa e hierárquica da Estrada da Maioridade indicaram a estreita relação dos engenheiros e dos presidentes da província com o trabalho forçado. Além do mais, nos fornecem subsídios para avaliar como ocorreram as relações de trabalho entre os diferentes grupos.

⁹² Com relação aos conflitos entre diferentes grupos étnicos em canteiros de obras ver: Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2015.

2.5. Os trabalhadores alemães

O objetivo deste item é examinar parte da atuação dos trabalhadores alemães, engajados nos canteiros de obras da Maioridade, tendo em vista alguns documentos encontrados. O intuito não reside na ampla reconstrução de suas experiências de vida, haja vista que, nossos personagens centrais são os africanos livres. Contudo, consideramos que muitos vivenciaram situações complexas no local e tais fatos são relevantes para as discussões acerca dos mundos do trabalho no século XIX.

A presença dos alemães no Brasil remonta ao período imperial, através da atuação de pintores, viajantes, artistas, entre outros⁹³. Segundo Sílvia Cristina Siriani, os primeiros registros completos da entrada dos alemães no Brasil são oriundos de 1827, quando o país recebeu duzentos e vinte e seis alemães⁹⁴. Eles eram provenientes de várias regiões como a Prússia e a Bavária, constituíam-se de artesãos e pequenos camponeses expropriados da industrialização, como também médicos, engenheiros e profissionais liberais. De acordo com a historiadora:

A importância dessa população para a província de São Paulo tem sido, infelizmente, pouco estudada. O interesse maior, no que tange a produção historiográfica, tem-se apresentado em relação a grupos de imigrantes cuja permanência, nessa Província, salta-nos aos olhos devido a seus aspectos quantitativos, como o caso do grande número de estudos acerca da imigração italiana, árabe e japonesa, esta última já no período republicano⁹⁵.

Inicialmente o grupo permaneceu instalado no Hospital Militar de São Paulo por dois anos, haja vista a inexistência dos lotes de terra. Apenas após este período, eles foram destinados à freguesia de Santo Amaro, fato que comprovou o despreparo das autoridades quanto ao ingresso dos estrangeiros, muitos em decorrência disso, se transferiram indignados para o Rio de Janeiro.

⁹³ Uma versão preliminar deste texto intitulada: “Na Serra do Mar, esperanças de liberdade: uma análise acerca das relações de trabalho de africanos livres e alemães durante a segunda metade do século XIX em São Paulo” foi apresentada no 9º Encontro *Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Florianópolis (UFSC), de 14 a 18 de maio de 2019, p.01-14.

⁹⁴ SIRIANI, Sílvia Cristina L. *Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial do Estado, 2003, p.20. Siriani para compor a pesquisa utilizou inventários, processos-crime, registros de entrada na Hospedaria dos Imigrantes, notas de tabelionatos, almanaques, jornais, etc. A obra é considerada uma das principais referências acerca da atuação dos imigrantes alemães no país.

⁹⁵Idem, p.18.

Àquela época o investimento na imigração estrangeira era baixo, muitos políticos e latifundiários resistiam às primeiras discussões acerca do povoamento colonial e a mão-de-obra assalariada, afinal o tráfico de escravos e a utilização dos mesmos nas atividades produtivas era extremamente vantajosas economicamente.

Tal perspectiva só foi alterada a partir da década de 1840, uma década antes da abolição total do tráfico transatlântico. Na província, a primeira iniciativa com resultados positivos ocorreu por meio da firma Vergueiro e Cia, pertencente ao senador Vergueiro, a qual estabeleceu núcleos coloniais da fazenda de Ibicaba-SP. No caso dos alemães, as dificuldades de comunicação entre eles e as autoridades para fins de passaportes ou registros das entradas favoreceram a imprecisão dos dados. Siriani indicou que, dos 818 registros dos alemães elencados, apenas 177 contavam com a menção do local de nascimento⁹⁶.

Na década de 1840, os alemães foram contratados pelo setor de Obras Públicas da província para realizarem a construção das redes de esgotos, das pontes e suas reformas, bem como o calçamento das ruas. Vale destacar inclusive, a atuação dos engenheiros militares como o Daniel Pedro Muller e o Major João Bloem responsável pela direção da Real Fábrica de Ferro Ipanema, em Sorocaba-SP, entre os anos de 1835 a 1842. Bloem representou papel de destaque nas suas atividades, pois além de executar inúmeros projetos também conseguiu nos anos de 1837 e 1838 trazer duzentos alemães, dos quais cinquenta foram contratados para trabalhar em Ipanema e os demais na Estrada da Maioridade.

A atitude, que fora estimulada, pelo presidente da província, Nabuco de Araújo fracassou anos depois. A vinda de colonos portugueses e alemães⁹⁷ para a construção e manutenção da estrada foi conturbada. Os trabalhadores não corresponderam à produtividade esperada pelas autoridades, não conseguiram se adaptar à região serrana e reclamaram da insalubridade do local. Segundo o ofício do administrador ao

⁹⁶ SIRIANI, Sílvia Cristina L. *Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial do Estado, 2003, p. 41.

⁹⁷ Durante o Segundo Reinado, as estratégias imperiais divulgaram e idealizaram uma nação em crescimento, composta por grandes oportunidades de acesso à terra. Infelizmente a população estrangeira que chegou ao país também vivenciou questões relativas à precariedade do trabalho. Portugueses, alemães, espanhóis, japoneses entre outros, sofreram com a realidade experimentada nos grandes latifúndios, totalmente oposta às propagandas de incentivo à vinda destas pessoas. Para mais: SIRIANI, Sílvia Cristina L. Os descaminhos da Imigração alemã para São Paulo no século XIX – aspectos políticos. *Almanack Braziliense*, nº02, p.91-100, novembro de 2005.

presidente da província anos depois, José Joaquim Fernandes Torres, no as queixas dos imigrantes também lotavam as enfermarias⁹⁸.

Os trabalhadores alemães exerceram atividades diversificadas nas construções, com salários em torno de 1.200 réis. Havia práticos e científicos como Carlos Wicland e Carlos Stachle, além de inspetores dos caminhos até o cume da serra: Schbeicher, Riemann, Moench, Lincke e Riedel, todos com família. Ademais, existiam zeladores e agrimensores, como Rudem e os intérpretes Mendel e Bufch, que também executavam funções de rancheiro e apontador.

Igualmente, ferreiros, carpinteiros, carvoeiros, entre outros labutadores, moravam em casas com seus respectivos núcleos familiares, compostos de esposas e filhos no local⁹⁹. Para o ano de 1854, identificamos a presença de 58 alemães contratados, os quais segundo a administração; possuíam rancho, fornecimento de mantimentos, tratamento médico e transporte, que de acordo com a sua visão “não era pouco”¹⁰⁰. Mas, tendo em vista as queixas indicadas acima, é possível que, nem todas as condições foram praticadas de modo adequado perante os trabalhadores.

Por sua vez, eles também poderiam ser contratados por empreitada, em outubro de 1857, seis labutadores realizaram atividades na serra de Cubatão, sob a supervisão do feitor Jacques Hestle: Carlos Koschifz, oficial pedreiro alemão, durante 24 dias; Caspr. Schncider, oficial pedreiro, por 27 dias; João Spoer, oficial pedreiro, 27 dias; João Schuller, oficial ferreiro, 25 dias; Julio Heidcher, oficial ferreiro, 25 dias e Jose Hiermenzer, pedreiro, 27 dias¹⁰¹.

As relações cotidianas de trabalho entre os alemães e os inspetores eram conflituosas. Inclusive, em muitas fontes os administradores utilizaram o termo, “feitores” para se referirem aos chefes das ocupações dos labutadores, o que revela uma nítida referência à mentalidade escravocrata.

Também eram frequentes as trocas dos feitores e inspetores a fim de amenizar as hostilidades, um exemplo foi o caso do inspetor Freitas, brasileiro que não se entendia

⁹⁸ AESP, CO 5152. Ofício do administrador das obras ao presidente da Província, José Joaquim Fernandes Torres. 01 de outubro de 1857, p. 2, d. 35.

⁹⁹ AESP, Ordem n° CO 1232, Pasta 4, Caixa 347. Mapa dos serviços da estrada de Cubatão, 5 de outubro de 1854.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ AESP, Ordem n° CO 1232, Pasta 4, Caixa 347. Ofício do Feitor Geral Jacques Nestle. Rio das Pedras, 14 de novembro de 1857.

com os alemães¹⁰². O relato do administrador Carlos Rath não especificou sobre os desentendimentos, provavelmente poderiam ter sido devido às dificuldades dos diferentes idiomas, ou do tratamento destinado ao grupo.

Os trabalhadores portugueses, muitas vezes, fugiam das construções, pois não eram pagos conforme o valor contratado e também se negavam a receber tratamento, alimentação e funções semelhantes aos africanos. Todavia, nas documentações da Maioridade existe poucas a referências este grupo¹⁰³. No caso dos alemães, não há menções de fugas, tudo indica que eles tiveram um maior poder de barganha, conforme o relato do diretor:

Os alemães são descontentes nesta administração por ter notícias e oferecimentos que podem ganhar mais na estrada de Jundiaí. Um outro grande descontentamento da parte dos trabalhadores existe, é de não ser pagos conforme o contrato de 8 em 8 dias, e às vezes o são de meses em meses porque não se recebe o dinheiro no 1º do mês como deve ser. O administrador tem a necessidade de andar 5 a 6 dias mais de uma repartição a outra no palácio até que receba o dinheiro, e demora mais um dia ou dois até chegar outra vez no Cubatão para distribuir o dinheiro entre os inspetores. Propus aos colonos de rescindir os seus contratos e trabalharem por empreitada, porém eles preferem de ir à estrada de Jundiaí, aonde não chove tanto e não é tão frio e úmido, lá eles não perdem tantos dias em que não se pode trabalhar e não se acham sempre doentes e incomodados¹⁰⁴.

Tempos depois, o presidente da província, José Jacinto de Mendonça, determinou a divisão dos trabalhadores, sendo um grupo empregado somente no alto da serra do Cubatão e outro daquele ponto até à capital¹⁰⁵. Mendonça destacou, inclusive, o seu espanto durante a visita das obras, tendo em vista as condições as quais os operários estavam submetidos: “estive também no Cubatão, fui testemunha ocular do espetáculo

¹⁰² AESP, Ordem nº CO 1232, Pasta 4, Caixa 347. Mapa dos serviços da estrada de Cubatão, 5 de outubro de 1854.

¹⁰³ Paulo Rodrigues de Andrade, em dissertação sobre a Estrada de Ferro Santos- Jundiaí indicou que, em 1856, Rath também dirigiu uma turma de 30 trabalhadores portugueses e alemães na pavimentação da Rua da Glória, na Capital, pelo sistema de macadamização. No entanto, não temos referências se eram os mesmos trabalhadores da Maioridade. ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 197-198.

¹⁰⁴ AESP, Ordem nº CO 1232. Ofício do administrador Carlos Rath. Cubatão, 1 de outubro de 1857.

¹⁰⁵ Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da Província de São Paulo na 1.a sessão da 14.a legislatura pelo presidente, doutor João Jacyntho de Mendonça. São Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 19 de março de 1862, p. 59.

contristador que oferecia o vale, que dava pasto aos numerosos animais que por ali transitam, convertido num vasto areal sobre o qual mais de duzentos morreram de fome e frio”¹⁰⁶.

No mesmo período, a estrada de ferro, São Paulo Railway (Santos-Jundiaí), que também contou com trabalhadores de condições jurídicas diversas, concorria diretamente com a estrada de rodagem na busca por labutadores. De acordo com Wilma Costa, a fim de angariar mais trabalhadores a estrada de ferro teria aumentado as diárias dos trabalhos de \$600 a 800 réis, para 2\$000 réis, em 1862¹⁰⁷. É importante destacar que, no caso dos fazendeiros, muitos transferiam os gastos para a obtenção do trabalho imigrante aos próprios trabalhadores, desta maneira, cobravam dos labutadores as despesas como a da viagem, da moradia e da alimentação, logo eles já iniciavam sua nova vida no país endividados¹⁰⁸.

Não identificamos os contratos de trabalho dos operários alemães e portugueses, contudo a existência do documento não acarretava a preservação dos direitos previstos. Nesse sentido, o comentário de Rath evidencia que, no local, a primeira prerrogativa básica não fora respeitada: o pagamento em dia das remunerações. Deste modo, os labutadores insatisfeitos com toda a precariedade puderam negociar melhores contratos de trabalho na estrada de Jundiaí¹⁰⁹.

A introdução do trabalho livre no Brasil ocorreu de modo bastante conflituoso para os trabalhadores e muitos historiadores estudaram o tema. Nesse sentido, há os trabalhos de Emília Viotti da Costa, Verena Stolcke e Michael Hall, Maria Lúcia Lamounier. Em todos eles, os autores abordaram a frustração do imigrante em relação às suas condições de vida e trabalho.

¹⁰⁶ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de São Paulo na 1.a sessão da 14.a legislatura pelo presidente, doutor João Jacyntho de Mendonça. São Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 19 de março de 1862, p. 60.

¹⁰⁷ COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História do Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas: IFCH-Unicamp. 1976, p. 152. Apud: ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 58.

¹⁰⁸ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papyrus, 1988, p. 84.

¹⁰⁹ Os alemães engajados na Maioridade não eram colonos, pois este sistema de trabalho requereu acesso a um pequeno lote de terra nas fazendas. Na estrada de rodagem, os imigrantes foram contratados como uma espécie de operários a fim de exercerem funções especializadas.

Para mais, todos destacaram a obra: *“Memórias de um colono no Brasil”*, de Davatz. O mestre suíço atuava na Fazenda Nova Olinda, em Ubatuba-SP. No ano de 1856, ele impulsionou os trabalhadores a questionar os cálculos da produção do café, os impostos, o tratamento oferecido, etc. Davatz e seus companheiros reivindicavam um trabalho justo, porém ele acabou expulso, e outros abandonaram a fazenda¹¹⁰.

Segundo Verena Stolcke e Michael Hall, o poder dos fazendeiros aumentou na medida em que se multiplicaram seus recursos de controle dos trabalhadores. Quase todas as fazendas possuíam capangas, responsáveis por realizar as vontades dos proprietários, bem como controlar a entrada e saída dos empregados. De acordo com eles: “entre 40% a 60% dos trabalhadores abandonavam as fazendas a cada ano”¹¹¹. Igualmente, Emília Viotti da Costa apontou que, na cultura cafeeira, buscou-se substituir a mão-de-obra escrava através de um regime misto, que conciliasse o interesse do fazendeiro habituado à rotina do escravo com a do colono, ansioso por adquirir propriedade, melhores condições de vida e ascender na escala social¹¹².

Situação semelhante também ocorreu nos canteiros de obras da Bahia and San Francisco Railway, entre 1858 a 1863. Robério Souza examinou que, o vínculo legal atribuído aos operários não significou a garantia de seus direitos, muitas cláusulas contratuais não foram cumpridas ou efetivadas pelos contratadores. Naquele local, Souza investigou ainda um plano de insurreição, com a participação de imigrantes italianos, escravos crioulos e africanos para levar adiante suas insatisfações¹¹³.

Na estrada da Maioridade isto não ocorreu, até mesmo porque os africanos e alemães não dividiram as mesmas funções e apenas os trabalhadores solteiros coabitaram o mesmo espaço. Logo, a probabilidade do compartilhamento das experiências entre si, dos conflitos e os laços de sociabilidade é baixa. Entretanto, podemos inferir que eles vivenciaram experiências em comum, nos aspectos da precarização, da insalubridade, da vulnerabilidade e da sazonalidade.

¹¹⁰ Para mais ver: DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980. Mário de Andrade ao analisar as memórias de Davatz, denominou, em 1831, os colonos de “escravos brancos”. ANDRADE, Mário de. “Agora é não desanimar!”. *Diário Nacional*, 9 e 16 de julho de 1931. Apud: COHEN, Stern Ilka. Thomas Davatz revisitado: reflexões sobre a imigração germânica no século XIX. *Revista de História*, n. 144, p. 181-211, 2001.

¹¹¹ STOLCKE, Verena; HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, set. 1983.

¹¹² COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p. 136.

¹¹³ SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p. 148 e 181.

Quanto ao destino dos alemães, alguns permaneceram no local, um grupo seguiu para a capital, outros aceitaram os contratos da estrada de ferro e, outros se dirigiram ao núcleo urbano de Santos. Além do mais, a atuação dos trabalhadores na província de São Paulo foi pouco examinada pela historiografia. A maioria das investigações (como as exemplificadas anteriormente) abordaram aqueles que serviram como colonos nas fazendas paulistas, tendo em vista a política imigratória. Nesse sentido, com a exceção de Sílvia Siriani,¹¹⁴ ainda faltam pesquisas relativas ao papel dos germânicos que desempenharam mão-de-obra especializada nas cidades, ou demais projetos de infraestrutura.

Por conseguinte, os indivíduos destinados à estrada sofreram com as intempéries climáticas, adoeceram, enfrentaram conflitos com alguns labutadores brasileiros, não conseguiram se adaptar ao local e, frequentemente, não receberam salários. Deste modo, podemos concluir que, as vivências de trabalho dos germânicos encontravam-se dentro do espectro da subalternidade, em um universo dominado pela mentalidade e práticas escravistas, cujas experiências se aproximaram, inclusive, da compulsoriedade.

¹¹⁴ SIRIANI, Sílvia Cristina L. *Uma São Paulo alemã: vida quotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial do Estado, 2003.

CAPÍTULO 3

E o tráfico não era negócio para amadores: o comércio ilegal, os africanos livres e os desembarques no litoral santista

3.1. Os africanos livres e a lei de 07 de novembro de 1831.

Pensar o surgimento da categoria dos africanos livres é deparar-se com uma teia imensa de complexidades que envolve os tratados anglo-brasileiros de 1815, 1817, 1818 e 1826 os quais configuraram o nascimento do conceito africano livre no decorrer dos anos. As produções bibliográficas acerca dos Tratados apontaram nuances, paradoxos e embates, os quais não é nosso objetivo abordar, pois já realizamos tais discussões no trabalho anterior¹¹⁵. Desta maneira, nos dedicaremos a uma breve discussão sobre a lei de 7 de novembro de 1831, pois é em torno dela que os debates historiográficos relativos aos africanos livres mais se concentram.

A legislação conhecida como “lei para inglês ver” foi sancionada por Felisberto Caldeira Brant, o Marquês de Barbacena e determinou que, “todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora ficam livres.”¹¹⁶ Além disso, a regulamentação declarava que os apreendidos deveriam ser reexportados para qualquer parte do continente africano, como também impôs penas para os envolvidos no tráfico tendo em vista o artigo 179 do Código Criminal. Assim, ficaria a cargo dos infratores (comandantes, mestres, contramestres, quem recebesse a carga, os interessados na negociação, ou aqueles que auxiliaram no desembarque) multa de cem mil réis por cabeça.

Caso alguém denunciasse ou desse notícias de desembarques receberia da fazenda pública trinta mil réis por pessoa apreendida¹¹⁷. Entretanto, isso não se concretizou devido à alegação do Império e das províncias de ausência de recursos financeiros. Aliás, Robert Conrad identificou que entre 1838 e 1839 já não eram mais concedidas recompensas aos oficiais e marinheiros brasileiros pela captura dos navios negreiros porque os júris brasileiros não mais efetuavam as condenações das quais era extraído o dinheiro. Logo, tal falta de incentivo proporcionou um declínio natural no número de capturas, e consequentemente poucos casos para os júris decidirem¹¹⁸.

¹¹⁵ RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

¹¹⁶ Lei de 07 de novembro de 1831. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1831, p. 182, vol. 01.

Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 127.

Nos anos subsequentes a lei de 1831, vários decretos e avisos determinavam iniciativas acerca dos africanos livres. Em 1832 um decreto esmiuçou as atribuições das autoridades, bem como os critérios utilizados nas inspeções a fim de identificar o contrabando. Ademais, no ano de 1834 ficou determinado que os africanos livres recém-chegados à Corte deviam permanecer na Casa de Correção. O local, uma das primeiras instituições prisionais recolhia presos que cumpriam pena através de sua força de trabalho, lá estiveram africanos, crioulos, degredados, entre outros¹¹⁹.

Por sua vez, Robert Conrad apontou a importação de africanos para a província de São Paulo, durante os últimos anos da década de 1830. De acordo com uma petição do governo de março de 1838, analisada por ele, as cidades costeiras de São Paulo estavam “repletas de africanos importados depois da abolição do tráfico, e quase todos os locais povoados da província possuíam números, em maior ou menor abundância”¹²⁰.

Quais foram os outros desdobramentos da legislação? Primeiramente, ela representou a falta de concordância quanto ao destino dado aos africanos, composta da premissa de reexportá-los para a África. Até mesmo as autoridades britânicas protestaram contra o fato, pois a iniciativa poderia favorecer a reescravização. Se não bastassem as complexas viagens de travessia como as autoridades africanas lidariam com o retorno dos indivíduos? É necessário lembrar que o comércio negreiro não ocorreu isoladamente por iniciativas das potências europeias.

A escravidão sempre esteve presente em muitas regiões do continente africano, entretanto sua forma diferia dos objetivos dos países europeus. Assim, muitas tribos vivenciaram lutas e conflitos; e, quem perdia, era obrigado a destinar o seu povo como escravizado ao vencedor. O modelo correspondia à escravidão por guerras, pautada na honra e na soberania dos reinos, configuração oposta à do capitalismo incipiente em busca de mão-de-obra compulsória, a fim de fornecer elevadas produções e lucro.

Todavia, com a presença dos países do velho continente na África, a iniciativa ganhou novas realidades. Reis e chefes de governo africanos passaram a negociar com os traficantes europeus prisioneiros de guerra em troca de produtos ausentes na região como tecidos, vinhos, cavalos, etc. Segundo Herbert S. Klein, os africanos controlavam o volume de escravos, os tipos a serem oferecidos e determinavam os preços. Os

¹¹⁹ Para mais ver: ARAÚJO, Carlos E.M. *Cárcees Imperiais: A Casa de Correção no Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império (1830-1861)*. Tese de Doutorado, Campinas-SP: UNICAMP, 2009.

¹²⁰ CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 105.

comerciantes iam desde intermediários mulatos até as organizações de comércio nobres ou reais¹²¹.

David Brion Davis, na sua obra acerca do problema da escravidão na cultura ocidental apontou que: “os negociantes europeus de escravos, inicialmente tratavam como iguais os príncipes e mercadores africanos, e os negros de sangue real que viajavam para a Europa eram recebidos com respeito e honra”¹²². Nesse sentido, as autoridades brasileiras e britânicas discutiam as dificuldades, os impasses em devolver as pessoas aos reinos, portos ou regiões próximas do embarque.

O segundo e principal fator correspondeu à questão da liberdade. Diante dos impasses da lei de 1831, o governo brasileiro optou por fechar os olhos à população recém-chegada e, portanto, resolveu, na prática, mantê-los como escravizados. Seja nos estabelecimentos públicos ou com os concessionários particulares, os tutelados frequentemente tiveram o seu direito à liberdade infringida.¹²³

Além do mais, uma série de práticas e dispositivos foi criada para pessoas interessadas na mão-de-obra dos tutelados. Com a entrada dos navios em solo brasileiro, os juízes precisavam emitir documentos, passaporte dos indivíduos, porém em muitos casos ocorreu a troca dos termos na documentação, muitas colocaram os africanos como sendo “ladinos”, em vez de “novos” ou “boçais”¹²⁴.

A denominação de “ladinos” referia-se as pessoas que já haviam aprendido um pouco do português, batizadas e inseridas no trabalho e práticas da sociedade. A troca das terminologias favoreceu a utilização dos indivíduos como escravos, excluindo-se assim o respeito à sua condição de libertos. Amparados por estes objetivos,

¹²¹ KLEIN, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. *Revista História*: São Paulo, n°. 120, p. 03-25. jan/jul. 1989,

¹²² DAVIS, David B. *O problema da escravidão na cultura ocidental*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 318.

¹²³ A legislação não pode ser examinada somente como uma estratégia do império brasileiro para ofuscar as pressões inglesas e protelar a emancipação dos tutelados. Nos últimos anos, as pesquisas historiográficas têm demonstrado que a norma favoreceu a iniciativa dos africanos de reivindicarem a sua emancipação, especialmente nos casos posteriores ao prazo de catorze anos da tutela. Desta forma, cientes de sua condição jurídica peculiar, centenas de homens e mulheres buscaram pleitear a liberdade a que tinham direito na segunda metade do século XIX. Por conseguinte, tais atitudes evidenciaram a fragilidade da legislação, provocaram inúmeras inquietações e debates sobre as emancipações, o tráfico e a abolição; mas especialmente, tornou-se um dispositivo de luta, negociação e estratégia dos africanos. Assim, a lei de 1831 conjuntamente com as medidas dos africanos livres contribuiu para a desestabilização de alguns dos pilares fundamentais para o império: mão-de-obra e escravidão.

¹²⁴ Segundo João José Reis, “entre 1831-35 e 1836-40, a importação de escravos pelo Brasil cresceu mais de 150%, de 93.700 para 240.600”. REIS, João J.; GOMES, Flávio dos S.; CARVALHO, Marcus J. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. Ed. Companhia das Letras: São Paulo, 2010, p. 99.

concessionários trocaram nos registros seus escravos mortos ou fugidos pelos africanos recém-chegados.

Embora no ano de 1839 o governo tenha decretado um aviso ordenando que as descrições físicas presentes nos documentos devessem ser comparadas aos corpos dos escravizados mortos, a medida não foi aplicada. Isto ocorreu somente a partir de 1844 nas instituições públicas. Em decorrência das atitudes, nos anos subsequentes, muitos tutelados tiveram dificuldades para comprovar a sua condição nas petições de liberdade encaminhadas à justiça.

Se as autoridades favoreceram o uso do trabalho dos africanos através das brechas na legislação, também os prejudicaram quanto à vigilância e a coerção. Afinal, eles assumiam a condição de tutelados, logo os concessionários (públicos/privados) necessitavam vigiar as pessoas, pois o seu status era visto como peculiar, inclusive perigoso, porque colocava em risco também a propriedade escrava.

Por conseguinte, as concepções relacionadas ao direito, à cidadania, ao tráfico e à escravização determinaram a construção do Brasil enquanto nação. Agradar a elite, composta por boa parte dos senhores significava também preservar o apoio ao governo. Portanto, não foi à toa que a escravidão sustentou a economia, o desenvolvimento do país, mas principalmente a política imperial.

No mesmo período as variadas experiências atlânticas no Caribe, Cuba, Libéria, Trinidad e Serra Leoa demonstraram fatores próximos à experiência brasileira acerca dos direitos, da cidadania e o uso da mão-de-obra dos africanos livres. Talvez, no caso do nosso país, a grande diferença tenha se consolidado através dos longos anos do uso do trabalho daqueles indivíduos em conjunto com os embates com o governo britânico para o fim do tráfico negreiro.

Durante anos, a historiografia brasileira interpretou a lei de 1831 como “lei para inglês ver”, pois o governo brasileiro não apresentou medidas realmente concretas contra a repressão ao tráfico transatlântico. Entretanto, as análises mais recentes como a da historiadora Beatriz Mamigonian, tem apontado a legislação enquanto base fundamental para a formação do Brasil moderno, ou seja, uma nação sustentada pelos pilares do tráfico e da escravidão ¹²⁵.

¹²⁵ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p.11.

Mamigonian alertou também para o eufemismo jurídico relativo ao termo “africano livre”, afinal, a expressão escondia uma realidade bem diversa da enunciada¹²⁶. Portanto, de acordo com a autora:

a experiência dos africanos livres e a dos africanos ilegalmente escravizados compõem a história de uma tragédia moral de grandes proporções e do cinismo oficial que a cercou ao longo de mais de cinquenta anos fundamentais para a nossa formação enquanto nação¹²⁷.

O cinismo e o eufemismo apontado por Mamigonian também eram identificados pelos observadores estrangeiros no Brasil oitocentista. Segundo as análises de Sidney Chalhoub, referentes aos registros do diplomata britânico W. D. Christie, contava as fraudes pelas quais os africanos eram submetidos à escravização ilegal, as duras condições de trabalho a eles impostas, a duração indeterminada do tempo de serviço, etc.¹²⁸.

Destarte, nas últimas duas décadas a historiografia acerca dos africanos livres cresceu vertiginosamente. Inúmeros estudos buscaram examinar a atuação dos homens, mulheres e crianças, submetidos à escravização ilegal em várias regiões do Império. A dissertação de mestrado de Afonso Bandeira Florence analisou as discussões parlamentares, os livros de memórias, as peças de Martins Pena e as petições de liberdade dos africanos.

O autor observou o fato de os debates estarem entre a devolução à África ou a distribuição dos indivíduos entre as instituições públicas e particulares, mas nunca do ponto de vista da emancipação. Ao buscar compreender as concepções acerca dos africanos livres, bem como as diferentes visões sobre a sua liberdade, Florence concluiu que para a elite política, ao menos teoricamente, os africanos eram livres¹²⁹.

Já a tese de doutorado de Jorge Prata de Souza observou os africanos destinados para os estabelecimentos públicos (Fábrica de Ipanema, Casa de Correção da Corte, etc.)

¹²⁶ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p.09.

¹²⁷ Idem, p.15.

¹²⁸ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2012, p. 176.

¹²⁹ FLORENCE, Afonso B. *Entre o cativo e a emancipação: A liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)*. Dissertação de Mestrado em História. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2002, p.33.

e aos consignatários particulares¹³⁰. Souza utilizou fontes variadas como os relatórios das instituições, os arquivos do Foreign Office, do Ministério da Justiça, da Marinha, entre outros. De acordo com ele, os africanos não podem ser confundidos com os cativos, pois as autoridades os consideravam mais perigosos que os demais escravizados, capazes de influenciar a população, produzirem sublevações, etc. Além do mais, as concepções de liberdade entre os dois grupos foi diferente porque os africanos livres puderam recorrer às cartas de emancipação. Todavia, os cativos precisaram lutar para conquistar a sua alforria, portanto, as chances de os escravizados alcançarem a liberdade era mais remota.

Também amparada pelos arquivos do Ministério da Justiça e do Foreign Office, Beatriz Mamigonian identificou as questões políticas, os embates diplomáticos entre o Brasil e a Inglaterra. A historiadora explorou os significados da liberdade dos africanos livres, sob variadas maneiras, alertando para o fato de que no cotidiano o grupo era tratado apenas como novos escravos pelas autoridades e os seus concessionários.¹³¹

Mais recentemente, em 2017, o livro de Mamigonian sobre os africanos livres e o tráfico de escravos no Brasil reuniu artigos e coletâneas já publicados pela autora em momentos anteriores. Dividida em dez capítulos, a obra discutiu temas desde a emancipação, o trabalho compulsório e as pressões inglesas. Nas palavras da historiadora, o livro:

buscou desafiar a história a abolição do tráfico enquadrada nas décadas de 1850-60 e ainda hoje vigente na memória nacional, propondo assim uma leitura alternativa baseada na imprevisibilidade, na atenção aos conflitos e na valorização de atores antes menosprezados¹³².

Do mesmo modo que os trabalhos de Florence e Jorge Prata de Souza, as reflexões de Mamigonian são extremamente relevantes a fim de compreendermos os africanos livres de modo mais amplo, especialmente no que tange ao trabalho compulsório. Os três autores discutiram a questão da liberdade, os embates jurídicos, a atuação das autoridades e a dos próprios tutelados, por meio de suas inúmeras estratégias de

¹³⁰ SOUZA, Jorge P. de. *Africano livre ficando livre: Trabalho, Cotidiano e Luta*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

¹³¹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese de Doutorado em História. University of Waterloo, 2002.

¹³² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 2017, p. 460.

resistências. Assim, os historiadores são importantes para a nossa análise microanalítica sobre a atuação dos africanos livres na Estrada da Maioridade, haja vista que, tais indivíduos foram utilizados como mão-de-obra compulsória e conheceram a precarização do trabalho e da liberdade. Tais iniciativas estiveram no cerne dos embates jurídicos, diplomáticos, nas discussões parlamentares e na defesa do tráfico, sustentada, pelos grandes latifundiários.

Já, a dissertação de Alinnie Silvestre Moreira examinou as relações de trabalho e o cotidiano dos tutelados destinados à Fábrica de Pólvora da Estrela, no Rio de Janeiro, durante os anos de 1831 a 1870. Segundo Moreira, a lei de 1831 criou um grupo que simbolizava bem ao gosto dos ingleses, a transição do uso de trabalhadores escravos para livres¹³³.

Não obstante, Silvestre verificou a questão dos emancipados em países como o Cabo, Serra, Leoa e Cuba, o que nos auxiliou a compreender os africanos sob uma perspectiva global. A autora discorreu o fato de, em Cuba, os emancipados terem sido tratados como estranhos e até mesmo alvos de expulsão, sendo incorporados ao mercado devido à necessidade de trabalhadores. Na ilha, os emancipados também detinham condições de vida piores, mas possuíam regulamentação jurídica mais clara¹³⁴.

Quanto à colônia inglesa do Cabo, Moreira afirmou que suas experiências se assemelharam ao Brasil e a Cuba, pois após desembarcarem os emancipados eram disputados pelos colonos, por conseguinte as relações de trabalho estiveram muito distantes do treinamento e da liberdade, aproximando-os dos escravos¹³⁵.

Acerca do cotidiano na Fábrica de Pólvora da Estrela, Moreira identificou condições bem semelhantes ao nosso estudo. Naquele local, os tutelados vivenciaram além das condições exaustivas de trabalho, as formações familiares, as fugas, o compadrio e as negociações com as autoridades. Logo, sua pesquisa nos auxilia a compreender as experiências dos africanos também por meio de outras formas de trabalho aos quais foram engajados. Ainda no Rio de Janeiro, a Companhia da Estrada de

¹³³ MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serrada Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005, p.23.

¹³⁴ Idem, p.25.

¹³⁵ Ibidem, p. 25. Acerca das trajetórias dos emancipados nos países citados ver: MONTAUD, Inês R. Origen, evolucion y supresión del grupo de negros 'emancipados' en Cuba (1817- 1870). *Revista de Indias - Espana e Inglaterra durante los anos del predominio Hispano*, v. XLII, N.º 167/168, p. 559-641, enero-junio, 1982), PETERSON, J. *Province of freedom*. London: s.n., 1969. SAUNDERS, Christopher. Liberated africans in Cape Colony in the first half of de nineteenth century. *International Journal of African Historical Studies*. 18, n. 2, 223-239, 1985.

Magé a Sapucaia também recebeu africanos livres. O empreendimento também contou com o desenvolvimento capitalista, acionistas e o trabalho compulsório. Daniela Cavalheiro buscou entender a vida, as concepções de liberdade, as rotinas, as sociabilidades e as resistências dos africanos. Segundo suas reflexões, as vivências dos africanos livres afetaram a sociedade como um todo, podendo ser inclusive observada num processo social mais amplo, pois estiveram inseridas nas consequências da vida política e econômica¹³⁶.

Enidelce Bertin, investigou em tese a atuação dos africanos livres na Província de São Paulo, tanto os destinados aos particulares, quanto aos estabelecimentos públicos. Na província eles estiveram presentes na Fábrica de Ferro de Ipanema, na Estrada da Maioridade, na Santa Casa de Misericórdia, na Colônia Militar de Itapura, etc. Os locais públicos receberam principalmente homens adultos, suas jornadas eram extenuantes e compuseram os maiores índices de mortalidade¹³⁷.

Segundo Bertin a utilização da mão-de-obra dos tutelados ocorreu dada o agudo problema da falta de recursos financeiros e trabalhadores dispostos a aceitar a submissão aos moldes condições do trabalho forçado¹³⁸. Ela também constatou que mais da metade dos africanos eram jovens, com até 20 anos de idade, e cerca de 40% com até 14 anos¹³⁹.

Ao traçar um panorama geral das experiências dos tutelados na província, Bertin dedicou-se também a observar as querelas relacionadas à emancipação dos mesmos. Desta forma, suas análises nos proporcionam indícios acerca do destino dos africanos livres após 1864, pois identificamos em alguns documentos a atuação de alguns trabalhadores tanto na Fábrica de Ipanema, quanto na estrada.

Outra pesquisa dos africanos em São Paulo corresponde ao nosso trabalho anterior, no qual se buscou compreender as experiências vivenciadas por eles na Fábrica de Ferro Ipanema. Assim, estudamos as condições de trabalho, suas origens étnicas, as resistências, as fugas e as formações familiares. Ademais, examinamos as transferências

¹³⁶CAVALHEIRO, Daniela C. *Africanos livres no Brasil: tráfico ilegal, vidas tuteladas e experiências coletivas no século XIX*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2015, p. 124.

¹³⁷ Beatriz Mamigonian alertou que 28,4% dos africanos livres morreram nos primeiros cinco anos de tutela. MAMIGONIAN, Beatriz G. Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos livres. *GT Mundos do Trabalho- Jornadas de História do Trabalho: Pelotas-RS*, p. 6-8, 11/2002, p. 10.

¹³⁸ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p.51.

¹³⁹ Idem, p. 55.

entre os estabelecimentos, haja vista que a partir da década de 1858 os trabalhadores foram transferidos para a Colônia de Itapura, no Mato Grosso.

A mudança de local ocorreu devido à localização estratégica da região em meio à Guerra do Paraguai, em conjunto com os projetos de colonização a partir da segunda metade do século XIX. Concluímos que, a condição jurídica de livre acabava prejudicando os africanos quando comparado aos cativos; afinal eles receberam maiores vigilâncias e coerções. Também, as condições exaustivas e a precariedade do tratamento recebido no estabelecimento levaram a óbito dezenas de trabalhadores.

Estudando a província de Mato Grosso Zilda Moura procurou analisar as vivências dos trabalhadores africanos livres. Além de observar a história da Sociedade Mineradora do Mato Grosso, a autora procurou compreender a relação dos africanos com a comunidade, os demais trabalhadores do estabelecimento, suas funções, fugas, formações familiares, entre outros. Isto, tendo em vista, o caráter de desenvolvimento capitalista no Império, o qual utilizou os labutadores como mão-de-obra.

Moura defendeu que ao invés do governo ter incentivado a transição gradual para o trabalho livre, ele estimulou o trabalho forçado no processo do declínio da escravidão¹⁴⁰. Ao observar a atuação dos africanos livres com diferentes grupos de trabalhadores, a pesquisa de Moura nos auxilia a entender esta mesma característica vivenciada na Estrada da Maioridade.

Com relação ao Nordeste, por meio de vasto escopo documental presente no Arquivo Público do Estado da Bahia, Adriana Santana destacou o fato de, na província, os africanos exercerem inúmeras atividades como limpezas das casas, lavagem de roupas, iluminação e limpeza das ruas, trabalhos nas sepulturas, entre outros. Santana apontou o papel crucial do Estado acerca do grupo, desde a sua criação de categoria jurídica até as cartas e os pedidos de emancipação requeridos ao governo ¹⁴¹.

Seguindo de forma análoga, a tese de Jofre Vieira investigou os tutelados na província do Ceará. Através de pesquisas em fontes diversificadas como: registros policiais, de batismos, óbitos, casamentos, correspondências ministeriais, ofícios administrativos, imprensa periódica local, etc. O autor denominou o grupo de

¹⁴⁰ MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2014, p.253.

¹⁴¹ SANTANA, Adriana S. *Africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007.

“*Samangolé*”, os quais poderiam ser africanos que habitavam o centro de Fortaleza ou subúrbios e até mesmo os escravos fugidos do cativeiro¹⁴². Embora suas análises tenham sido semelhantes à grande maioria dos trabalhos acerca dos africanos, tendo em vista a relevância de se compreender suas vivências, fugas, resistências, formações familiares. Tanto o estudo de Santana quanto o de Vieira proporcionam um desvio de olhar das regiões centro-sul, tão abordadas pela historiografia.

Na região Norte, Patrícia Melo Sampaio examinou a atuação dos africanos que trabalhavam na Casa dos Educandos Artífices, instituição destinada ao ensino profissionalizante de meninos índios do Amazonas. Ela identificou que entre 1851 e 1864 chegaram à província cerca de 80 africanos livres.¹⁴³ A fim de reconstruir as trajetórias dos indivíduos provenientes do tráfico ilegal, Sampaio se deparou com situações repletas de ambiguidades entre os africanos e os meninos índios, os quais, vivenciaram relações que emergiram entre educação, trabalho e liberdade.

Durante a segunda metade do século XIX, as instituições de educação e instrução à população jovem e desvalida foram projetadas em todo o império. Deste modo, ambos os grupos repartiam a mesma comida, eram submetidos aos mesmos procedimentos de vigilância e restrição de mobilidade, situações estas que se aproximavam do cotidiano dos escravos na cidade.

Para Sampaio, hierarquia, compulsoriedade do trabalho e desigualdade étnico-racial cercava a todos no Império.¹⁴⁴ Nesse sentido, sua pesquisa nos auxilia a entender estas relações de ambiguidade entre diferentes grupos, afinal, na Estrada da Maioridade, os africanos vivenciaram situações muito parecidas, como as relatadas por Sampaio.

Contudo, a permissão da distribuição dos tutelados aos particulares ocorreu em 1835, estes deveriam portar “probidade e intereza”. Cabia ao juiz de órfãos anunciar a distribuição nos jornais, preparar a lista de concessionários mediante indicações e pedidos realizados. Os consignatários utilizaram-se majoritariamente do uso da mão-de-

¹⁴² VIEIRA, Jofre Teófilo. *Os “Samangolés”: africanos livres no Ceará (1835-1865)*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará. Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2017, p. 234.

¹⁴³ SAMPAIO, Patrícia M. Educação, trabalho e diversidade étnica: Educandos Artífices e Africanos livres na Amazônia, século XIX, p.04-12. In: Coelho, Wilma de Nazaré Baía e Coelho, Mauro César (Orgs) *Trajetoórias da diversidade na Educação: formação, patrimônio e identidade*. São Paulo: Ed. Livraria da Física, 2012, p. 19-50.

¹⁴⁴ Idem, p. 13-17.

obra feminina, devido às exigências de trabalho ser menos exaustivas ¹⁴⁵. Em troca, eles deveriam dar os serviços, sustentar, vestir, e proporcionar educação moral e religiosa.

Infelizmente, muitas vezes os africanos foram tratados como escravos pelos concessionários, inúmeros deles concretizaram fortuna através do trabalho dos indivíduos, e a sua emancipação só seria decretada em 1853. Quanto aos concedidos às instituições públicas o decreto ocorreu somente no ano de 1864.

Entretanto, para ambos os casos, os arrematantes procuraram protelar ao máximo a efetiva liberdade dos trabalhadores. Por conseguinte, embora a pesquisa seja sobre a província de São Paulo, consideramos fundamental destacar as discussões mais recentes relativas aos africanos em outras localidades, a fim de conhecermos as suas experiências em perspectivas e exames historiográficos mais amplos.

3.2 O tráfico transatlântico de escravos e os desembarques no litoral santista

A historiografia sobre o tráfico transatlântico de escravos para o Brasil representa um campo denso e muito valioso. Na segunda metade do século XIX, as discussões realizadas por parlamentares, os livros de memória e os jornais da época permitiram aos historiadores a compreensão dos embates sobre o fim do comércio negreiro e a abolição da escravatura. Já, em meados do século XX os cientistas analisaram o tema mediante as questões políticas e sociais e econômicas, tendo em vista os contextos colonial e imperial¹⁴⁶.

¹⁴⁵ MAMIGONIAN, Beatriz G. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese de Doutorado em História. University of Waterloo, 2002.

¹⁴⁶ A historiografia acerca do tráfico no Brasil é bastante extensa, desta maneira privilegiamos as discussões que mais dialogam com o nosso trabalho. No entanto, estudos variados contribuem para a compreensão do tema, como por exemplo: ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. ALONSO, Priscila Lima. *“O Vale do Nefando Comércio: O Contrabando de Escravos no Vale do Paraíba Paulista entre 1850-1860”*. Dissertação de Mestrado em História. Universidade de São Paulo, 2006. ELTIS, David. *O significado da investigação sobre os africanos escapados de navios negreiros no século XIX*. Versão integral de conferência proferida no IV Encontro Escravidão & Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, maio de 2009. *História: Questões & Debates*. Editora UFPR: Curitiba, n. 52, p. 13-39, jan./jun, 2010. FLORENTINO, Manolo G.; José Roberto GÓES. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1850*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil (das origens à extinção do tráfico)*. São Paulo: Livraria Martins, 1950. KLEIN, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. *Revista História*: São Paulo, n. 120, p. 03-25, jan/jul, 1989. MATTOS, Hebe M.; ABREU, Martha. “Lugares do Tráfico, Lugares de Memória: novos quilombos, patrimônio cultural e direito à reparação”. In: Hebe MATTOS. (Org.). *Diáspora Negra e Lugares de Memória*. Niterói: EDUFF, 2013, p. 109-122. RODRIGUES, JAIME. Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Tese de Doutorado em História, Campinas: UNICAMP 2000. VERGER, Pierre.

Um importante trabalho acerca do tráfico foi o do historiador inglês Leslie Bethell. Ele procurou entender como o comércio se configurou desde a colonização portuguesa até a sua total abolição, tanto do ponto de vista britânico como o brasileiro. Para tal, ele analisou fontes diversificadas como as do Arquivo Nacional, do Museu Imperial de Petrópolis, do British Museum, e o Public Record Office em Londres. Dividida em treze capítulos, a obra buscou examinar de modo pormenorizado as discussões e os reflexos das legislações entre as duas nações. Nesse sentido, ele considerou que a pressão inglesa fora decisiva na extinção do tráfico transatlântico para o Brasil¹⁴⁷.

Também como um dos primeiros trabalhos na área, o historiador Robert Conrad observou que, as medidas de repressão ao tráfico desagradaram vários grupos, pois ameaçavam os seus investimentos, a sua imagem e a ordem econômica e social do país. Deste modo, após as proibições, os políticos e os fazendeiros exigiram a revogação da lei, como também a revogação do direito dos africanos em reclamarem a sua liberdade, além da anistia total aos envolvidos no comércio¹⁴⁸.

Sob um prisma diferente de Bethell, Conrad salientou a cooperação de juízes, policiais e funcionários na violação da legislação. Para ele, o apoio das autoridades com os traficantes estiveram profundamente enraizadas na ambiência nacional¹⁴⁹. Conrad considerou inclusive que, a pressão realizada pelos escravizados, através das fugas, dos quilombos e dos assassinatos dos senhores favoreceu a extinção do tráfico transatlântico no país¹⁵⁰.

Três anos depois, em 1988, José Murilo de Carvalho lançou estudo acerca da política imperial brasileira através das suas relações com os partidos políticos, com a burocracia estatal, com o tráfico e o trabalho escravo. Ele apontou que, os políticos reconheciam a obrigação moral e legal de acabar com o comércio, porém temiam as consequências econômicas da medida: “ficava então o governo entre a cruz da violência e da pressão moral de um país estrangeiro e a espada do sentimento nacionalista da força dos traficantes e dos interesses dos donos de escravos”¹⁵¹. Portanto, estas

Fluxo e Refluxo do Tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII – XIX. São Paulo: Ed. Corrupio, 1987.

¹⁴⁷ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869.* Rio de Janeiro: EDUSP/Expressão e Cultura, 1976.

¹⁴⁸ CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil.* São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 110.

¹⁴⁹ Idem, p. 123.

¹⁵⁰ Ibidem, p.18.

¹⁵¹ CARVALHO, José M. de C. *Teatro das sombras: a política imperial.* Ed. Vértice: São Paulo, 1988, p.57.

discussões favoreceram as relações políticas ambíguas, que na sua visão, podiam ser comparadas a um palco, montado com atores exercendo papéis, regras de atuação e representações com objetivos diferenciados.

Não obstante, a partir da década de 1990, através da vasta documentação manuscrita, foi possível identificar as rotas do tráfico, as mortalidades, o número de embarques e desembarques, a demografia, a trajetória de alguns personagens envolvidos, etc. Inclusive, o lançamento da base de dados online *Slave Voyages*, em 1999 proporcionou caras contribuições ao debate em vários países e, especialmente, no Brasil.

Desta maneira, o estudo de Manolo Florentino buscou compreender o tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro. Ele identificou que, entre os séculos XVI e XIX, 40% dos quase 10 milhões de africanos importados pelas Américas desembarcaram em portos brasileiros¹⁵². Através da investigação de fontes diversificadas como as listagens de entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro; as escrituras públicas de compra e vendas registradas na cidade, os inventários *post-mortem* e os jornais fluminenses, Florentino sugeriu que os compradores de africanos acreditavam no fim próximo do comércio negreiro, haja vista a demanda pelos indivíduos no período de 1826-1830¹⁵³. Segundo ele, também, as elites escravocratas do Sudeste iniciaram a compra desenfreada de africanos, antes mesmo da retificação do Tratado de 1827, que visou reconhecer a emancipação e estipulou o fim do tráfico para dali três anos¹⁵⁴.

A fim de discutir os variados números do tráfico, o historiador apontou também os dados encontrados por Mary C. Karash cujas fontes são os trabalhos de Herbert Klein e Philip Curtin, por meio das informações do Foreign Office britânico. De acordo com ela, o número de africanos desembarcados no Rio de Janeiro teria sido de 377.700 pessoas, entre 1817 a 1843¹⁵⁵. Não obstante, Florentino comentou que o estudo de David Eltis, indicou a entrada de 57.800 indivíduos para o intervalo de 1831 a 1835.

Além do mais, Florentino demonstrou que as importações de africanos através do Rio de Janeiro foram as maiores de toda a América. Segundo ele, a economia escravista manteve intacta o seu mecanismo de reprodução, como também o ampliou, mesmo

¹⁵² FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 1997, p.23.

¹⁵³ Idem, p.44.

¹⁵⁴ Ibidem, p.145.

¹⁵⁵ KARASCH, Mary C. *The Brazilian slavers and the illegal slave trade, 1836-1851*. Madison, University of Wisconsin, 1967, p.29. Apud: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 1997, p. 45.

tendo que enfrentar as pressões inglesas. Florentino destacou que, o crescimento da demanda brasileira entre 1790 e 1830 proporcionou a um maior número de comissários alcançarem a condição de traficantes independentes¹⁵⁶.

Posteriormente, Jaime Rodrigues procurou identificar os diferentes fatores internos e os grupos sociais envolvidos no infame comércio. O historiador observou fontes diversificadas através dos discursos parlamentares, memórias, relatórios ministeriais entre outros.

De acordo com ele, existiram conjecturas internas relevantes, as quais favoreceram o contrabando de africanos, exemplificadas pelo envolvimento das autoridades, da população litorânea livre e pobre, traficantes, estadistas, senhores de escravos, etc. Desta maneira, somente a ideia da abolição gradual e a pressão inglesa não podem explicar as principais leis de extinção do tráfico, nos anos de 1831 e 1850¹⁵⁷.

De modo complementar a Florentino, Jaime Rodrigues indicou que a questão do tráfico serviu como argumento para reafirmar o princípio da soberania nacional. Aliás, seria sob o espectro da garantia da soberania que também se esconderiam os interesses ligados ao tráfico. Rodrigues apontou ainda, o risco das transações para os traficantes e seus auxiliares, ao passo que, os senhores eram eximidos da culpa pela continuidade do comércio¹⁵⁸.

Ademais, Rodrigues destacou o medo das elites frente à presença africana e a corrupção dos costumes. Nesse sentido, a população ameaçava a soberania, a ordem social, por isto não foi raro o discurso moralizador acerca dos indivíduos, fruto do medo senhorial. Como alternativa, os deputados e senadores propuseram a miscigenação, a disciplina do trabalho, a coerção e a vigilância¹⁵⁹.

O historiador Tâmis Parron também examinou as falas parlamentares, os projetos de lei, os periódicos, etc. Seu objetivo foi recuperar as relações entre a instituição da escravidão e a política do regime representativo, as quais ele denominou de “*política da escravidão*”. Para Parron, estas redes de alianças políticas e sociais

¹⁵⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 1997, p. 68-112.

¹⁵⁷ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP- CECULT, 2000, p.25.

¹⁵⁸ Idem, p. 42, 102 e 111.

¹⁵⁹ Há trabalhos relevantes na historiografia acerca do medo da africanização no Brasil como os de AZEVEDO, Célia M. de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004. REIS, João J. *A rebelião escrava no Brasil: a história do Levante do Malês (1835)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2006.

favoreceram a estabilidade institucional da escravidão, amparada pelos órgãos do Estado Nacional, especialmente no período mais sistêmico, entre 1835 a 1850. Nesse sentido, o autor denominou o período a partir de 1850 de “*a era do pós contrabando*”, cuja finalidade se baseava na articulação das classes senhoriais para a manutenção, reprodução ou expansão do cativeiro como meio de desenvolvimento econômico¹⁶⁰.

Por sua vez, Sidney Chalhoub estudou os modos pelos quais a força da escravidão tornou precária a experiência de liberdade dos africanos no Brasil oitocentista. O livro, dividido em dez capítulos contemplou as discussões relativas ao tráfico, às experiências dos africanos e as querelas entre a Grã-Bretanha e o Estado imperial. Para ele, a combinação da escravização ilegal com o problema do controle social era potencialmente explosiva. Assim, de acordo com Chalhoub, a tentativa da classe dominante em defender o tráfico e a escravidão a qualquer custo transformou o Estado imperial em uma instituição que ramificava a ilegalidade e a corrupção por toda a sociedade¹⁶¹.

Em Pernambuco, Marcus J.M. Carvalho analisou os embates jurídicos e diplomáticos em torno do patacho *Providência*, capturado pela marinha inglesa em 1839, sob as ordens do presidente da província. O caso foi julgado pela própria justiça pernambucana e, posteriormente, pela comissão mista no Rio de Janeiro. Ao estudar tais querelas, Carvalho concluiu que o combate ao tráfico esteve envolto de disputas políticas e judiciais nas localidades em que ocorreram os desembarques.

Nesse sentido, as ações acerca do comércio ilegal eram determinadas pelos jogos do poder, instrumentalizado pelas repressões seletivas, portanto, traficantes e indivíduos pertencentes ao mesmo grupo político receberam a conivência e a proteção estatal, ao passo que, os seus adversários políticos poderiam ser investigados e condenados¹⁶².

No âmbito da diplomacia, o estudo de Gerald Horne buscou entender as relações entre os Estados Unidos e o Brasil no contexto do tráfico. Segundo o autor, tal época proporcionou o desaparecimento das fronteiras entre as cidadanias, haja vista que, muitos traficantes brasileiros, portugueses e de outras nacionalidades detinham o

¹⁶⁰ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 18-19.

¹⁶¹ CHALHOUB, Sidney. CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2012, p.202.

¹⁶² CARVALHO, Marcus J. M. de. O patacho *Providência*, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. *Varia hist.* n.54, vol.30, p.777-806, 2014.

hábito de trocar as bandeiras dos navios pelas americanas, a fim de escaparem da repressão inglesa. Horne salientou que, apesar da diminuição do tráfico, a partir de 1850, o transporte de africanos por pessoas e instituições ligadas aos Estados Unidos aumentou consideravelmente, especialmente através da Companhia Portuguesa, em Nova York. Em sua análise inovadora o historiador concluiu que, toda a estrutura do comércio ilegal organizada por americanos e a serviço do Brasil gerou um impacto relevante no número de escravos enviados aos Estados Unidos¹⁶³.

Nos últimos anos, a historiografia do tráfico também recebeu importantes contribuições das análises microanalíticas de diversos sujeitos em meio ao comércio ilegal¹⁶⁴. Destarte, Walter Pereira e Beatriz Mamigonian buscaram perscrutar a biografia de alguns personagens em meio a este contexto.

Assim, Walter Pereira examinou a trajetória de José Gonçalves da Silva, um traficante do norte fluminense que teve os seus bens confiscados, com base na lei de setembro de 1850. Por meio de uma análise detalhada, o autor reconstruiu a emaranhada teia em torno do caso, através dos autos criminais, correspondências e os próprios textos impressos por Gonçalves Silva em busca de sua defesa.

Diante de todas as querelas e após a perda de seus bens e do prestígio social, o traficante resolveu revelar os esquemas do tráfico, o que, na interpretação do autor, representou um processo de conversão e regressão social. Para Pereira, estudar as condutas dos negociantes/traficantes pode representar uma “aproximação das fraturas econômicas, sociais e políticas causadas pelo fim do tráfico”¹⁶⁵. Na opinião do historiador os vestígios e indícios podem “decifrar pistas na tentativa de remontar uma realidade complexa como o tráfico de escravos no Brasil depois de 1850”¹⁶⁶.

Por sua vez, Beatriz Mamigonian perscrutou as trajetórias de José Majojo e Francisco Moçambique, africanos engajados como marinheiros a bordo do navio *Dois de Fevereiro*, o qual fazia rota Rio de Janeiro-Benguela, apreendido pelos britânicos em 1841. Através do estudo de variadas fontes, entre elas, as listagens nominais dos

¹⁶³ HORNE, Gerald. *O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

¹⁶⁴ Para mais ver: PARES, Luis Nicolau. Libertos africanos, comércio atlântico e candomblé: a história de uma carta que não chegou ao destino. *Revista de História (São Paulo)*, 2019, n.179, p.1-34. REIS, João José. *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

¹⁶⁵ PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850. *Tempo* [online]. 2011, vol.17, n.31, pp.285-312.

¹⁶⁶ Idem, p.293

africanos emancipados dos navios condenados pela comissão mista, os registros de falecimento e as correspondências do Ministério da Justiça; a historiadora também examinou as possibilidades de investigação em meio à documentação fragmentária e a reflexão sobre os seus significados metodológicos.

Dentre alguns caminhos de pesquisa apontados por ela, destacamos a sua referência ao campo das investigações acerca do tratamento dado aos marinheiros escravizados pela legislação e os tribunais de julgamento dos navios em meio ao tráfico. Segundo Mamigonian, as reconstituições das trajetórias e das experiências de vida podem devolver aos personagens o seu protagonismo, que não ficaram marcados pela memória coletiva¹⁶⁷.

Trabalhando com trajetórias individuais, temos João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus Joaquim de Carvalho, que analisaram a biografia de Rufino José Maria, um africano escravizado que passou pela Bahia, Recife, Rio de Janeiro e esteve envolvido com o tráfico de escravos, tornando-se cozinheiro em um navio negreiro.

Segundo os autores, o posto era mais importante que o dos cirurgiões, afinal, a alimentação fornecida determinaria a sobrevivência dos cativos a bordo. Ademais, o africano obteve destaque em sua passagem por Recife, pois era um mulçumano com poderes para cura, adivinhações e feitiços, logo representava uma ameaça ao mundo dos brancos brasileiros¹⁶⁸.

Por meio da trajetória de Rufino, os historiadores ampliaram as discussões acerca do comércio ilegal ao apontarem a atuação dos africanos que, uma vez libertos, se associaram ao tráfico, alimentando assim, “a máquina da escravidão atlântica que um dia os vitimara”¹⁶⁹. Eles destacaram também que, os libertos ocuparam postos variados da hierarquia do negócio, e não somente nos cargos inferiores.

Em outro trabalho, o historiador Marcus J. M. de Carvalho alertou que, apesar das inúmeras pesquisas sobre o tráfico, ainda era necessário compreender “como se davam efetivamente os desembarques de cativos no litoral brasileiro depois de 1831”¹⁷⁰. Mais recentemente, Thiago Pessoa e Walter Pereira tem buscado quebrar estes silêncios da

¹⁶⁷ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstituição de trajetórias da era da abolição. *Topoi* [online]. 2010, vol.11, n.20, p.75-91.

¹⁶⁸ REIS João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p.357.

¹⁶⁹ Idem, p.359.

¹⁷⁰ CARVALHO, Marcus J.M. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História* (São Paulo), n. 167, p.223-260, jul-dez. 2012.

política de Estado, com o objetivo de identificar sujeitos e lugares, através de fontes pouco abordadas pela historiografia. Desta forma, os autores indagam:

Como desvendar a atuação desses homens num processo recoberto de silêncios institucionais, papéis destruídos, embarcações postas a pique, incendiadas, e dissimulações de toda a ordem para apagar os indícios do crime praticado no contexto da clandestinidade?¹⁷¹

Thiago Pessoa e Walter Pereira propõem uma ampla investigação nos arquivos nacionais e estrangeiros, a fim de localizar esses personagens, os quais reduziram pessoas livres à escravidão e protagonizaram a reabertura e o envolvimento com o tráfico, em especial no litoral do sudeste brasileiro, entre 1830 e 1860¹⁷².

Durante algumas de nossas pesquisas às fontes presentes no Arquivo Público do Estado de São Paulo, nos deparamos com alguns documentos relacionados aos desembarques ilegais na região litorânea de Santos. No fundo “Juizes de Direito”, correspondente ao acervo da Secretaria de Governo da Província de São Paulo, identificamos correspondências entre as autoridades britânicas, chefes de polícia, juizes e o presidente da província, entre 1843 a 1852. Os relatos expostos podem fornecer indícios para as futuras pesquisas, tendo em vista as novas perspectivas e indagações adotadas pela historiografia mais recente.

Vale lembrar que, o período 1843 a 1844 ainda era o do tráfico ilegal, mas correspondia praticamente às vésperas do Bill Aberdeen, em 1845, o qual determinava que o governo britânico pudesse julgar as embarcações como piratas em tribunais ingleses, onde quer que fossem capturadas.

Então, em 13 de novembro de 1843, o então juiz de direito da comarca de Santos, Antônio Manoel Fernandez Júnior enviou correspondência ao delegado de polícia suplente, Joaquim Florindo Silva, alertando-o acerca de desembarque ilegal de um navio ancorado no porto de Santos. O juiz ordenou que Joaquim Florindo Silva verificasse a embarcação, realizasse as prisões, indicasse o nome do proprietário e as “providências que deu para serem recebidos os referidos africanos”¹⁷³.

¹⁷¹ PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos; PESSOA, Thiago Campos. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830 – c.1860). *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 66, p. 79-100, abr. 2019.

¹⁷² Idem.

¹⁷³ AESP, Ordem nº CO 4808, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província. Correspondência do Juiz de Direito da Comarca de Santos, Antônio Manoel

Três dias após as ordens, o delegado de polícia suplente, Joaquim Florindo Silva respondeu ao juiz municipal de Santos, afirmando que procedeu a busca dos africanos no lugar em que se supunha existirem, assim como identificou o proprietário do navio, Custódio José de Sá, e, nas derrotas dos pilotos a fim de serem considerados empregados no tráfico da escravatura. O delegado também ordenou a reter o navio e a interrogar os indiciados, que estavam custodiados por um guarda, até “proceder ao sumário com audiência do Promotor Público, até ver se o que se apura é verdade, e a lei é satisfeita”¹⁷⁴.

Ainda acerca do caso, no ano seguinte, em 1844, identificamos outras correspondências com mais alguns indícios. A primeira é a de um oficial inglês, de nome ilegível, ao chefe interino da polícia, Carlos Antônio de Bulhões Ribeiro. Nela o oficial inglês indicou que, a pedido do chefe de polícia, o almirante real da marinha britânica, o capitão Sir Thomas Sabine Pasley, enviou uma força para verificar o brigue de escravos, que aterrou na baía de Perequê na manhã do dia 19 de janeiro de 1844.

O oficial inglês relatou que, encontrou a embarcação e, que gostaria de entregá-la naquela mesma noite ao chefe de polícia para as devidas verificações, juntamente com um relatório sobre a mesma, com a intenção de que o governo brasileiro pudesse “propor e levar para suas condenações os oficiais ou homens empregados na apreensão”¹⁷⁵.

Não obstante, no dia 24 de janeiro, o então presidente da província, Manoel Felisardo de Souza Mello encaminhou uma carta para “Sua Majestade Britânica para a Abolição do Tráfico”. Nela, Felisardo salientou o acordo entre o chefe de polícia, Carlos Antônio de Bulhões Ribeiro e o segundo tenente da marinha britânica. Ademais, Manoel Felisardo solicitou que todos os papéis encontrados a bordo do brigue *Caçador* pelo oficial inglês devessem “permanecer nas mãos da sua majestade britânica, o vice-cônsul em Santos até ser chamado pelo Carlos Antônio de Bulhões Ribeiro, para a finalidade de

Fernandez Júnior ao Delegado de Polícia Suplente, Joaquim Florindo Silva. Santos, 13 de novembro de 1843.

¹⁷⁴ AESP, Ordem nº CO 4808, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província. Correspondência do Delegado de Polícia Suplente, Joaquim Florindo Silva ao Juiz de Direito da Comarca de Santos, Antônio Manoel Fernandez Júnior. Santos, 16 de novembro de 1843.

¹⁷⁵ AESP, Ordem nº CO 4808, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província. Correspondência de um oficial da marinha inglesa ao Chefe Interino da Polícia de Santos, Carlos Antônio de Bulhões Ribeiro. Santos, 21 de janeiro de 1844.

seus ordenamentos jurídicos”. Por fim, o presidente salientou que sua saúde “foi suficientemente treinada para permitir-me com muito cuidado examinar o Caçador”¹⁷⁶.

O brigue foi aprisionado próximo ao porto de Santos, em novembro de 1843, mas, não conseguimos identificar o porquê ele se encontrava na região de Perequê, em 1844, tendo desembarcado aproximadamente 600 africanos, conforme apontaram as correspondências entre as autoridades britânicas e brasileiras. Apesar de as fontes não indicarem os desdobramentos deste caso, foi possível verificar na base de dados *Slave Voyages* que, a embarcação foi condenada pela repressão inglesa, tendo capturado indivíduos nas regiões da África Centro-Occidental e Santa Helena¹⁷⁷.

Na análise da base de dados há algumas informações opostas das encontradas por nós nas fontes do Arquivo do Estado de São Paulo. Diferentemente dos relatos das autoridades brasileiras, há no *Slave Voyages* a indicação de um total de 844 escravos embarcados, dos quais 22 morreram no momento da travessia, totalizando assim uma taxa de mortalidade em torno de 3,0%.

Infelizmente, não foi possível saber qual foi especificamente a condenação do proprietário Custódio José de Sá e dos tripulantes e tão pouco o motivo da incongruência quanto ao número de africanos nas diferentes fontes. Entretanto, não podemos deixar de considerar as seguintes questões: Qual foi o destino daquelas pessoas? Teriam ficado na região santista? Ou foram enviados para várias localidades da província ou até mesmo da Corte?

Embora não tenhamos encontrado outros documentos relativos ao brigue *Caçador*, nem sobre o destino dos africanos, do proprietário e dos tripulantes, é necessário conjecturar outro dado relevante. De acordo com o exposto no mapa da região de Santos e Cubatão, o local denominado Perequê correspondeu a uma das frentes de trabalho, ou seja, era um trecho próximo aos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, onde existiu a atuação dos trabalhadores africanos livres consignados ao empreendimento.

Tendo em vista toda a logística implementada no comércio de almas, as naus de pequeno porte desembarcavam em lugares próximos às propriedades agrárias e dos compradores interessados em adquirir a carga humana. A partir da ilegalidade do

¹⁷⁶ AESP, Ordem nº CO 4808, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província. Correspondência do Presidente da Província, Manoel Felisardo de Souza e Mello à Sua Majestade Britânica para a Abolição do Tráfico. Santos, 24 de janeiro de 1844.

¹⁷⁷ Agradecemos a Thiago Campos Pessoa por compartilhar as suas informações relativas às pesquisas na base de dados *Slave Voyages*, bem como a lista dos africanos de Marambaia-RJ.

tráfico, em 1831, com o objetivo de burlar a repressão inglesa, estes brigues, menores, mais velozes e baratos conseguiam ancorar em locais mais afastados dos portos, exemplificados pelas baías e estuários.

Portanto, as mudanças nos padrões tecnológicos dos barcos em conjunto com a transformação da dinâmica do tráfico, facilitaram os desembarques de africanos em paragens estratégicas. Nesse sentido, é possível afirmar que, a região da baía de Perequê além de compreender uma das frentes de trabalho dos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, era também um local considerado favorável para a logística do tráfico.

Apesar das declarações das autoridades brasileiras, supostamente empenhadas no combate ao tráfico, é impossível não refletirmos acerca da convivência do aparato estatal com o comércio de almas. Também, é difícil não nos indagarmos se, em algum momento, alguns destes indivíduos livres, capturados no brigue e reduzidos à escravidão não foram utilizados pelo estabelecimento. Ou, se tiveram algum contato com os outros africanos já existentes no local.

Ademais, porque o presidente da província Manoel Felisardo relatou que já estivera com a saúde melhor preparada para averiguar o *Caçador*? Diante de todas as incumbências relativas ao presidente de província, haveria ele tempo de fazê-lo? Ou, foi somente devido à pressão da fiscalização britânica?

É importante ressaltar que, Manoel Felisardo não foi uma figura anônima no meio político. Membro prestigiado do Partido Conservador ele ocupou cargos públicos em várias províncias. Em São Paulo atuou justamente no período de 1843-1844, já na Corte, foi Senador e Ministro da Guerra, entre 1848-1853. Na função de presidente da província de São Paulo, Manoel conhecia bem as questões acerca dos africanos livres, pois em diversos relatórios ele apontou algumas das situações vivenciadas por eles, em especial na Fábrica de Ipanema¹⁷⁸.

No entanto, outra informação sobre Perequê nos chamou a atenção durante a análise das fontes. No ano anterior, em 26 de julho de 1842, o juiz da comarca de Santos (de nome ilegível) enviou uma correspondência ao então presidente da província, o Barão de Monte Alegre, indicando que recebeu a denúncia de desembarque de pólvora “em um lugar chamado Perequê, onde Vergueiro e Cia tem uma fazenda distante desta algumas léguas”. O juiz relatou que quando estava se preparando para realizar a

¹⁷⁸ Para mais informações a respeito dos relatórios de Manoel Felisardo ver: RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016, p.60-61.

diligência recebeu um ofício, “não podendo por isso levá-la a efeito”, e, dali em diante, misteriosamente a diligência ficaria a cargo do juiz substituto¹⁷⁹.

A menção à fazenda da firma Vergueiro e Cia, do Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro traz à luz alguns apontamentos instigantes, afinal a empresa tornou-se amplamente conhecida devido à aquisição de colonos para o trabalho nas fazendas. Ademais, a fazenda de Ibicaba-SP contou com centenas escravizados, cuja rotina e organização das tarefas se transformou em expoente da administração agrária, influenciando inúmeros proprietários¹⁸⁰. Logo, é possível que o Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro tivesse uma fazenda na região a fim de abrigar os africanos e os primeiros colonos logo após o desembarque, para depois, enviá-los às propriedades rurais.

Homem de negócios, político e muito respeitado em meio à elite, Nicolau Pereira de Campos detinha investimentos diversificados, especialmente no tráfico transatlântico. De acordo com os dados do *Slave Voyages*, examinados por Felipe Landim Ribeiro Mendes, o senador detinha no mesmo ano de 1842 as embarcações: *Maria Segunda*, proveniente do Golfo do Benin, com 788 escravos, dos quais 714 desembarcaram no Porto do Rio de Janeiro; também do Golfo do Benin, o navio *Paquete*, contendo 444 escravos, dos quais 400 desembarcaram em Santos; por fim o *Tejo* de Quilimane (Moçambique), cujo destino também foi Santos, totalizou a entrada de 620 africanos.

No ano seguinte, o *Aventureiro* partiu da Costa do Benin e chegou a Campos com 107 indivíduos. Em 1844, a embarcação *Virgínia* saiu de Benguela com 500 cativos e acostou em Macaé com 450 pessoas¹⁸¹. Se não bastassem os interesses do senador, coincidentemente, anos depois, o seu filho, José Pereira de Campos Vergueiro tornou-se o responsável pelas obras de recuperação da Estrada da Maioridade, entre 1862 a 1864,

¹⁷⁹ AESP, Ordem n° CO 4808, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província. Correspondência do Juiz de Direito Substituto ao presidente da província, o Barão de Monte Alegre. Santos, 16 de julho de 1842.

¹⁸⁰ Diversos estudos observaram a atuação de Nicolau Pereira de Campos, através da firma Vergueiro e Cia: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro 1850-1872. *Novos Estudos CEBRAP*, v. 21, p. 30-56, 1988. COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966. LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papyrus, 1988. STOLCKE, Verena; HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, set. 1983.

¹⁸¹ MENDES, Felipe Landim R. Ibicaba revisitada outra vez: espaço, escravidão e trabalho livre no oeste paulista. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.25. n.1. p. 301-357. jan.-abril 2017.

a qual passou a realocar os africanos engajados na estrada para a capital já a partir de 1859.

Apesar de não conseguirmos comprovar com fontes documentais uma relação direta entre os africanos provenientes das embarcações de Vergueiro e aqueles destinados aos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, o relato do juiz acerca de Perequê evidencia um campo fértil para as investigações futuras, pois até o momento não identificamos nenhuma pesquisa cujo viés aborde especificamente seu envolvimento com o tráfico ilegal e o destino dos africanos apreendidos nas suas embarcações.

Na província de São Paulo ainda existem algumas lacunas na geografia do tráfico, através da identificação de sujeitos e lugares envolvidos com a prática ilegal. Um dos estudos pioneiros foi o da historiadora Alice Canabrava, que investigou os documentos referentes ao caso do brigue *Trenton*, em Cananéia no ano de 1850. Acusada de envolvimento na prática ilícita, a embarcação não continha papéis, nem livros de registro, pois fora incendiada e as autoridades não conseguiram comprovar maiores informações acerca do crime.

A única pista encontrada nas investigações deu-se através de um africano boçal, mas sem sucesso, porque ele não conseguiu compreender o interrogatório. Mesmo diante da impossibilidade de revelar os responsáveis engajados no tráfico, Canabrava expôs alguns dos procedimentos adotados pelos contrabandistas, a fim de escaparem das penalidades impostas através da Lei Eusébio de Queirós.

Anos depois, Jaime Rodrigues também examinou o caso do *Trenton* e identificou outros indícios comprometedores do brigue como, varões de ferro nas escotilhas, além de grande porção de arroz, feijão e farinha deteriorados. De acordo com o historiador, as denúncias e a troca de correspondências indicaram a possibilidade de envolvimento de pessoas da terra com os traficantes¹⁸².

Quanto à prática dos incêndios dos navios pela tripulação, ele apontou que era mais vantajoso para os traficantes destruírem o seu patrimônio a correr o risco de ficar fora da atividade, fosse através da reclusão ou até mesmo a expulsão do país¹⁸³. Rodrigues indicou inclusive, as suspeitas de desembarque em outros pontos da costa como Iguape, Peruíbe, Paranaguá, Itanhaém, etc.

¹⁸² RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP- CECULT, 2000, p.147.

¹⁸³ Idem, p.152.

Não obstante, o trabalho de José Flávio Motta e Renato Leite Marcondes, perscrutou o envolvimento com o comércio negreiro de Antônio da Silva Prado, futuro Barão de Iguape, entre 1820 a 1822. Através do exame das correspondências de Antônio da Silva Prado, os autores demonstraram a montagem da operação do tráfico, a complexidade das operações e as redes de relacionamento do negociante paulista. Ele tornou-se proprietário do navio *Conceição Esperança*, o qual realizou duas viagens para Moçambique, durante o período citado.

Entre as variadas redes de contatos mercantis de Silva Prado, os autores destacaram o envolvimento com João da Silva Machado, o futuro Barão de Antonina, personagem bastante conhecido por nós. Antonina foi criador e comerciante de gado, realizou expedições para o oeste paranaense, esteve ligado à abertura e ao melhoramento de estradas e, entre 1854 a 1858, atuou no transporte e concessão de inúmeros africanos livres da Fábrica de Ipanema para a Colônia de Itapura, no Mato Grosso.

Além de Antonina, Antonio da Silva Prado manteve contato com vários sócios e fazendeiros de Itu, Campinas e Sorocaba. Após a chegada dos navios em Santos, o barão escrevia a estas pessoas, ofertando-lhes as novidades da carga humana recém-chegada. Para os autores esta articulação de diferentes pessoas e contratos fora fundamental para o caixa da negociação, afinal o comércio negreiro era arriscado e sujeito às instabilidades. Aliás, segundo os seus dados, ocorreram 83 viagens entre as regiões de Santos, São Sebastião, Ubatuba e Cananéia, dos quais desembarcaram aproximadamente quarenta mil africanos. Já, as viagens para o período de 1834 a 1850 representaram a entrada de 7,7% a 19,8% do total de escravizados desembarcados no Brasil¹⁸⁴.

No litoral norte da província, Camilla Agostini estudou as manifestações sociais e simbólicas materializadas em uma fazenda de São Sebastião, através de fontes históricas, arqueológicas. Em suas análises, a autora dedicou-se também a entender atuação da população pobre litorânea com o engajamento no comércio ilegal, pois estas pessoas ajudavam ou até mesmo omitiam os desembarques na região e, portanto, viveram fortemente entrelaçados à dinâmica cultural atlântica.

Um exemplo foi o caso de Joaquim José Pedro, proprietário do Sítio São Francisco, cujas investigações indicaram a suspeita do seu engajamento com o tráfico.

¹⁸⁴ MOTTA, José Flávio; MARCONDES, Renato Leite. As viagens do *Conceição Esperança*: tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22). *Resgate - Rev. Interdiscip. Cult.*, Campinas, v. 25, n. 2 [34], p. 27-56, jul./dez. 2017.

Amparada pelo “paradigma indiciário” de Carlo Ginzburg, Agostini observou a alta rotatividade dos africanos novos na fazenda, ainda que não tenha sido possível confirmar oficialmente a hipótese acerca do envolvimento do fazendeiro. Nesse sentido, o esforço de pesquisa da autora contribuiu com os estudos acerca do tráfico, haja vista que rompeu com a noção do envolvimento dos grandes proprietários no comércio ilegal, priorizando assim a implicação das camadas mais baixas da sociedade¹⁸⁵.

Por sua vez, no concernente às outras localidades, como o Rio de Janeiro há estudos que revelaram a atuação de personagens de destaque como o comendador, Joaquim José de Souza Breves, importante cafeicultor e contrabandista de escravos da região. A historiadora Martha Abreu observou o caso de Bracuí, através de uma denúncia feita do delegado de polícia de Angra dos Reis ao Ministro dos Negócios da Justiça, Ildefonso de Souza Ramos apontando o desembarque da nau *Camargo*, com 500 africanos na fazenda Santa Rita, em 1852, cuja propriedade era do irmão de José Joaquim de Souza Breves.

Após as análises das fontes, a autora indicou que Breves foi condenado ao crime de importação de africanos mas o júri o absolveu e os indivíduos foram enviados à Casa de Correção da Corte, com a condição de “africanos livres”. Sendo assim, a impunidade relativa ao caso de Bracuí revelou a conivência das autoridades com a família Breves, haja vista que a diligência sequer fora enviada ao tribunal da Auditoria da Marinha¹⁸⁶.

A dissertação de mestrado de Daniela Yabeta analisou as tensões e os conflitos presentes nos processos julgados pela Auditoria da Marinha acerca dos africanos livres apreendidos na ilha de Marambaia, adquirida pelo comendador em 1847. Ao batizar a região de “capital do comendador”, a autora observou os interrogatórios feitos aos africanos e aos homens livres no momento da apreensão, comparando-os com os procedimentos realizados pelo auditor de Marinha no Rio de Janeiro, bem como as resoluções proferidas pela mesma e o Conselho de Estado, a partir da década de 1850.

Longe de ser um local destinado à recuperação dos africanos após a travessia transatlântica, Yabeta identificou um cenário bastante cruel com indivíduos escondidos nas matas e os corpos dos falecidos jogados ao mar. A autora observou inclusive que, transitavam pela região: pescadores, negociantes, ladinos, brasileiros, traficantes,

¹⁸⁵ AGOSTINI, Camilla. *Mundo Atlântico e clandestinidade. Dinâmica material e simbólica em uma fazenda litorânea no Sudeste, século XIX*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2011.

¹⁸⁶ ABREU, Martha. *O caso Bracuhy. In: Resgate: uma janela para o oitocentos*. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995.

oficiais da marinha, africanos crioulos, boçais, autoridades, etc. Além disso, ela considerou que os africanos não pertenceram todos ao comendador Breves, pois, na realidade, Marambaia funcionou como uma alternativa ao fechamento do Valongo no Rio de Janeiro. Portanto, outros traficantes puderam utilizar o local para receber os africanos (mediante alguma taxa) e, posteriormente os enviava às fazendas cafeeiras do sul da província¹⁸⁷.

Já, a tese de doutorado de Thiago Campos Pessoa procurou revisitar o complexo cafeeiro escravista fluminense, principalmente a partir da análise do envolvimento dos irmãos Breves, através das fontes das atas de câmaras, processos, queixas-crimes, registros internos das fazendas, etc. Amparado pelas influências teóricas relativas à segunda escravidão, Pessoa estudou o papel desta nova elite atrelada à expansão do complexo cafeeiro e à reorganização socioeconômica das redes de negócio do tráfico, sintonizadas com a economia-mundo a partir de 1830, a qual determinou as relações sociais tecidas por libertos, cativos e senhores.

De acordo com o autor, os silêncios produzidos neste “trauma social” têm revelado uma “história robusta, densa e particularmente indiscreta”,¹⁸⁸ cujos imperativos entre o tráfico, a ilegalidade e a liberdade balizaram o Estado brasileiro ancorado na escravidão.

Nesse sentido, os trabalhos de Thiago Pessoa e Daniela Yabeta dialogam com a presente pesquisa, pois abordam o papel de Marambaia no contexto do tráfico ilegal. A ilha é fundamental para a nossa compreensão acerca das trajetórias dos africanos livres, pois identificamos uma lista de crianças africanas destinadas à Estrada da Maioridade, provenientes dessa região e que será analisada no capítulo seguinte, tendo em vista o objetivo de recuperar parte das experiências vivenciadas pelos sujeitos no empreendimento.

Por sua vez, a Comissão Mista Anglo-Brasileira encerrou as suas atividades no Rio de Janeiro em 1845, com um saldo pouco positivo na repressão contra o tráfico. Segundo os dados de Beatriz Mamigonian dos 43 navios levados a julgamento, quinze foram

¹⁸⁷ MORAES, Daniela Paiva Yabeta de. *A capital do comendador: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Ilha de Marambaia (1851)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009, p.99.

¹⁸⁸ PESSOA, Thiago Campos. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c.1830-c.1888)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2015, p.12.

absolvidos e, apenas 22 teriam sido condenados como boa presa. Logo, o impacto da iniciativa gerou nas estatísticas inglesas uma parcela ínfima, haja vista que, (excetuando-se os falecidos) somente 2,8% dos africanos embarcados na África foram resgatados; já os demais foram submetidos à escravidão ilegal. Assim, na interpretação da autora, tal contexto teria influenciado a iniciativa do lorde Aberdeen, à frente do Foreign Office para que a Grã-Bretanha continuasse à repressão do tráfico brasileiro, conforme o Tratado de 1826¹⁸⁹.

Ademais, meses antes da promulgação da lei Eusébio de Queirós, a qual determinava a proibição total do tráfico transatlântico para o Brasil, o juiz de direito da 6ª comarca de Santos, Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, acusou a entrada de uma embarcação em Conceição de Itanhaém, em um local denominado Taipus, onde um navio desembarcou 800 africanos, dos quais foram apreendidos 524. Entretanto, o juiz ignorava os autores do crime e se os africanos foram apreendidos na “busca ou fora dela”, aliás, ele também se comprometeu a angariar maiores conhecimentos acerca do caso e alertou que apareceram na região diversos “escândalos desta ordem”¹⁹⁰.

Dias após o ocorrido, o juiz enviou uma extensa e detalhada correspondência ao então presidente da província, Vicente Pires da Motta. Nela, o magistrado denunciou explicitamente toda a rede de operação do tráfico na região e, em especial a atuação das autoridades públicas.

Na primeira parte Francisco Xavier procurou expor que, era seu dever executar de todas as maneiras a luta contra o tráfico, sobretudo, com uma clara intenção de demonstrar-se fiel e honroso súdito, de Vossa Majestade, o Imperador. Aliás, ele aproveitou o ensejo para expressar que: “há muito estou persuadido que a maior parte dos males que pesam sobre o Brasil, são devidos à introdução clandestina dos africanos pretos”¹⁹¹. Posteriormente, o juiz denunciou que:

¹⁸⁹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 212-213.

¹⁹⁰ AESP, Ordem nº CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província. Santos, 22 de março de 1850.

¹⁹¹ AESP, Ordem nº CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província Vicente Pires da Motta. Santos, 08 de março de 1850.

o tráfico imoral e bárbaro dos africanos se tem feito com o maior descaramento, e com o mais insolente escândalo no território de Santos, assim como é verdade incontestável que existem estabelecimentos, em que se foram destinados em certos lugares remotos da cidade, não deixa de ser igualmente verdade, *ilegível* fato aparece que possa aterrorizar a acreditar-se, quanto as autoridades patrocinaem aos traficantes de negros novos, ou fechando os olhos para essa violação das leis, ou recusando-se de diligências que lhe são requeridas para a verificação do mesmo crime e punição dos culpados, ou procedendo a elas fora do tempo! Antes de tudo, cumpre-me afiançar à V. Ex.^a, e o faço sem o menor receio de ser contestado, que se constou à Presidência da Província, que as autoridades da cidade de Santos favorecem e patrocinaem os contrabandistas de africanos, e certo, não foi compreendido nesse número o Juiz de Direito Substituto da mesma cidade¹⁹².

Para Francisco Xavier os contrabandistas sempre procuraram ocultar os crimes, os quais dificilmente se obtiveram provas, especialmente através da mediação da justiça, pois muitos eram “coniventes, outros com afeição e, muitos se furtando ao comprometimento”.¹⁹³. Ademais, comentou estar convencido de que se um contrabandista fosse pronunciado e levado ao tribunal do júri, provavelmente seria absolvido, sendo os juízes cúmplices do mesmo crime, haja vista que “alguns pequenos fatos que tem aparecido em outras épocas me autorizam a isso”. Em seguida, Francisco Xavier ressaltou toda a dinâmica da operação no litoral santista:

feito o desembarque, entram no porto desta cidade, fundeiam no ancoradouro, e aí se conservam e se preparam para novas viagens, cujo fim é notório. Não o fizeram com a mesma lealdade que me informaram que, esses navios conservam a seu bordo todos os utensílios que servem para provar o crime. Esses navios, feito o desembarque fora da Barra, e depois de o limparem de tudo quanto possa demonstrar o fim a que se destinaram, dá entrada na alfândega como e aqui carregam gêneros e despacham- nos para o porto do Império, embora se saiba com certeza, que eles daqui se dirigem com *ilegível* para os portos da África. E o que pode fazer as autoridades nestas circunstâncias? A busca a que se procedesse seria infrutífera e o menor indício não se encontraria de demonstrar pudesse a existência do crime, e a autoridade que a mandasse proceder seria exposta ao ridículo, sabendo-se de antemão que nenhum resultado conseguiria¹⁹⁴.

¹⁹² AESP, Ordem n° CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Offícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província Vicente Pires da Motta. Santos, 08 de março de 1850.

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Ibidem.

Por fim, Francisco Xavier denunciou que, nem menos uma diligência em larga escala, ou a busca nas paragens destinadas ao desembarque resolveriam a situação, pois “os soldados da Guarda Nacional não podem merecer a confiança da autoridade, já que são homens moradores do país e devedores aos mesmos contrabandistas de favores e dinheiro”¹⁹⁵.

Ao expor toda a dinâmica do tráfico ilegal, Francisco Xavier nos impulsiona a algumas reflexões: em primeiro lugar, ressaltamos novamente que, este sistema abrangeu todas as camadas da esfera social, envolveu diversos grupos e agentes como os próprios traficantes, os senhores de escravos, pescadores, juizes de paz, subdelegados de polícia, barqueiros, ou seja, a corrupção na ilegalidade era negócio intrínseco e lucrativo.

Em segundo lugar, seu relato acerca das estratégias utilizadas para disfarçar o envolvimento das embarcações com o tráfico vão de encontro às considerações apontadas por alguns historiadores, como por exemplo, Marcus J.M. de Carvalho, o qual relatou que além de livrarem-se de correntes e outros equipamentos próprios do tráfico, era necessário executar pequenos consertos como a carpintaria e a calafetagem, tarefa exercida essencialmente pelos trabalhadores portuários. Também, para amenizar o “cheiro de escravo” e outros odores que pudessem contaminar o ar, fazia-se a utilização do alcatrão¹⁹⁶.

As tentativas para disfarçar os odores e impedir as possíveis contaminações não eram apenas estratégias utilizadas pelos tripulantes para burlar o “infame comércio”. As preocupações relativas à saúde após a chegada dos africanos envolveram tanto os traficantes como a população em geral. Tal tema foi discutido por Carvalho, por Manolo Florentino, Jaime Rodrigues, entre outros. No geral, as pesquisas indicaram que a ausência de boas condições de higiene, água potável, ar fresco e alimentação adequada favoreceram a proliferação de diarreias, vômitos, desidratações e o tão temido escorbuto, doença oriunda da carência de vitamina C, devido à falta de alimentos e frutas frescas¹⁹⁷.

¹⁹⁵ AESP, Ordem nº CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província Vicente Pires da Motta. Santos, 08 de março de 1850.

¹⁹⁶ CARVALHO, Marcus J.M. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História* (São Paulo), n. 167, p.223-260, jul-dez. 2012.

¹⁹⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 1997. KLEIN, Herbert S. *Novas interpretações do tráfico de escravos do*

De volta ao relato de Francisco Xavier, mesmo não citando nomes (o que era óbvio), o magistrado destacou o sórdido esquema do tráfico, afinal: “a autoridade que a mandasse proceder seria exposta ao ridículo, sabendo-se de antemão que nenhum resultado conseguiria”¹⁹⁸. Certamente, muitas autoridades não se envolveram com o comércio e até mesmo buscaram reprimi-lo. No entanto, Francisco Xavier deixa claro que, era extremamente difícil combater tamanha corrupção, pois quando as autoridades não se associavam aos traficantes, fechavam os olhos para a violação das leis ou até mesmo recusavam-se a responder as diligências.

Aliás, o consentimento e a troca de favores entre os traficantes e a Guarda Nacional foi fato presente, também em outras províncias. É provável que, na Bahia, a conivência da Guarda tenha influenciado o pedido de demissão do juiz da vila de Jequiariá. Em 1838, ele requisitou, sem sucesso, às autoridades o aumento da força policial para a repressão do tráfico, pois não confiava nos oficiais, sempre envolvidos com atitudes ilícitas. Logo, diante da impotência de agir contra a situação procurou afastar-se.

Deste modo, tanto os membros da Guarda Nacional, como também os juizes de paz angariavam lucros diversos através das propinas do tráfico. Tal cargo era eletivo, composto majoritariamente de senhores de escravos e/ou indivíduos com prestígio nas suas localidades, os quais concentravam amplos poderes. A função proporcionava uma série de atribuições na administração pública e jurídica como: destruir quilombos, interrogar, denunciar, sentenciar, etc.

Com o objetivo de compreender como os agentes públicos, no desempenho das suas funções atuavam no contrabando após 1831, Alex Andrade Costa examinou a atuação de alguns juizes, na província da Bahia. Segundo o autor, os juizes eram impactados pela convivência com os senhores de escravos e/ou traficantes “o que

atlântico. *História*, São Paulo, n. 120, p. 3-25, jan/jul. 1989. KODAMA, Kaori. Antiescravidão e epidemia: “O tráfico dos negros considerado como a causa da febre amarela”, de Mathieu François Maxime Audouard, e o Rio de Janeiro em 1850. *Hist. cienc. saúde-Manguinhos*, v. 16, n.2, p.515-520, 2009. REIS João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP- CECULT, 2000. RODRIGUES, JAIME. Reflexões sobre tráfico de africanos, doenças e relações raciais. *História e Perspectivas*, Uberlândia, n.47, p. 15-34, jul./dez. 2012.

¹⁹⁸ AESP, Ordem nº CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província Vicente Pires da Motta. Santos, 08 de março de 1850.

tornava as suas decisões mais suscetíveis”¹⁹⁹. Portanto, o perfil do cargo de juiz, as condições políticas e o distanciamento geográfico em relação ao poder central contribuíram para o envolvimento das autoridades com o contrabando. Costa não descarta também que, alguns juízes estivessem sendo pressionados por grupos mais poderosos. Assim, adulações, ingerências e sujeições, difundiam a percepção de impunidade e atitudes ilícitas, repercutindo em uma expressão utilizada pela população local: “todos são uns ladrões”²⁰⁰.

Em 1851, período já posterior à lei Eusébio de Queirós, o mesmo juiz, Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada oficiou ao presidente da província, Vicente Pires da Motta a entrada do patacho português “*Rio Tâmega*”. O juiz contou que realizou os procedimentos necessários e incluiu como testemunha do processo o Guarda Mor da Alfândega, pois ele visitou a embarcação e poderia indicar “quaisquer objetos que indicassem o patacho no crime”²⁰¹.

O navio era proveniente do Rio de Janeiro, mas havia indícios de que ele poderia seguir para Santa Catarina a fim de ser preparado para o tráfico. O magistrado mostrou-se descontente com os métodos empregados na diligência, pois segundo a sua opinião, primeiro deveriam deixar o navio precaver-se do necessário para a viagem à Costa da África, equipar-se dos objetos que poderiam revelar indícios do crime de pirataria, para posteriormente verificá-lo. Mas, de acordo com o juiz: “a prática oposta trouxe um resultado, talvez ficar o crime impune por falta de base, por faltarem fundamentos para uma sentença condenatória”²⁰². Sendo assim ele concluiu que:

nenhum resultado obteve a justiça que viesse corroborar as suspeitas que havia contra esse navio nenhuma presunção, ainda que fraca, nenhum indício mesmo remoto que viesse transmudar as desconfianças que se nutriam, com certeza não passando essas mesmas desconfianças da esfera das probabilidades²⁰³.

¹⁹⁹ COSTA, Alex Andrade. “Os juízes de paz são todos uns ladrões”: autoridades públicas e o tráfico de escravos no interior da província da Bahia (c.1831 – c.1841). *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 32, nº 66, p. 123-142, janeiro-abril 2019.

²⁰⁰ Idem, p.136.

²⁰¹ AESP, Ordem nº CO 4908, Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª comarca de Santos a Vicente Pires da Motta, Presidente da Província. Santos, 01 de agosto de 1851.

²⁰² AESP, Ordem nº CO 4809-Pasta 1. Secretaria de Governo-Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o Governo da Província (1850-1855). Correspondência de Francisco Xavier da Costa Aguiar de Andrada, Juiz de Direito Substituto da 6ª Comarca de Santos a Vicente Pires da Motta Presidente da Província Vicente Pires da Motta. Santos, 08 de março de 1850.

²⁰³ Idem.

Se considerarmos todo o esquema de conivência das autoridades de Santos, denunciado pelo próprio Francisco Xavier anteriormente, podemos considerar a possibilidade de os trabalhadores portuários, da alfândega, guardas e membros do corpo policial tivessem alertado, ou favorecido de alguma maneira, os tripulantes da embarcação a fim de omitir o crime. Mesmo sem nenhum indício encontrado pela justiça de Santos, o patacho foi condenado pela repressão inglesa, segundo as informações contidas no *Slave Voyages*.

O “*Rio Tâmega*” partiu do Rio de Janeiro com destino à Benguela, lá embarcaram 118 indivíduos, tendo retornado para o litoral da Corte com 105 pessoas no momento do desembarque. As referências presentes na base de dados nos permitem concluir que Francisco Xavier estava correto. O patacho português não aportou em Santos com africanos, porém a estratégia seria prepará-lo para o tráfico, tanto no litoral paulista, quanto o catarinense, para assim seguir rumo à Benguela, abastecer-se e retornar ao Rio de Janeiro, aonde a carga humana, provavelmente, já tivesse destino certo.²⁰⁴

A partir de 1850, o governo brasileiro incumbiu-se de cooperar com as iniciativas dos ingleses e considerou o tráfico como pirataria. O artigo 8º determinou que as embarcações, os tripulantes e os africanos apreendidos seriam julgados pela Auditoria da Marinha e, posteriormente, pelo Conselho de Estado²⁰⁵.

Ainda no referido ano, o decreto nº 708 estabeleceu as medidas efetivas de repressão do comércio. Assim, as embarcações suspeitas da ilegalidade deveriam ser apreendidas e encaminhadas ao porto mais próximo. Portanto, era atribuição das autoridades se encarregarem de apreender os navios e os africanos, reportando-os à marinha, com o maior número de informações possíveis acerca dos mesmos²⁰⁶.

Os relatos acima expostos demonstraram que, assim como em todo o império, a determinação de 1831 não fora cumprida na região. Inclusive, mesmo com a repressão mais efetiva às vésperas do Bill Aberdeen, ou da Lei Eusébio de Queirós, o comércio ilícito permaneceu latente. De acordo com as fontes examinadas, em conjunto com os

²⁰⁴ Segundo Jaime Rodrigues, a Auditoria de Marinha considerou o navio como má presa e o liberou em novembro de 1851. Entretanto, o Conselho de Estado reviu a sentença e mandou a embarcação a leilão. Para mais ver o capítulo nº4: RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP- CECULT, 2000.

²⁰⁵ Lei nº 581 de 04 de setembro de 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM581.htm

²⁰⁶ Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-708-14-outubro-1850-560104-publicacaooriginal-82681-pe.html>

dados do Slave Voyages, estimamos 1.346 africanos desembarcados no litoral santista; isto somente com as análises de alguns documentos.

Vale lembrar que, principalmente a partir de 1850, apenas os traficantes e os tripulantes identificados receberam as devidas punições. Nesse sentido, os grandes interessados na aquisição da carga humana, ou seja, os fazendeiros conseguiam escapar impunemente, logo não é coincidência os silêncios acerca dos mesmos. Indivíduos, em sua maioria, membros da elite, com posses, renome, e interesse nos negócios do Estado, conseguiram se omitir, muito em decorrência dos acordos e favorecimentos em toda a rede de corrupção relativa ao comércio ilegal.

Ainda há muito que desvendar acerca dos desembarques na região santista e a sua relação com os grandes fazendeiros da província. Alertamos novamente que, tais fatores se constituem em um fértil campo para as investigações futuras. Infelizmente não conseguimos nos dedicar as análises mais aprofundadas, devido ao tempo hábil, pois nos deparamos com tal documentação às vésperas de depositarmos a presente Tese.

Por fim, uma última observação nos é cara: o estudo das fontes nos revelou um esquema muito semelhante ao vivido na atualidade, no qual setores das elites, do judiciário, das forças políticas e policiais articulam-se em favor dos seus interesses escusos, especialmente no que diz respeito à população afro-brasileira. Embora não exista mais o tráfico de escravos, as favelas e os camburões representam as consequências históricas e sociais de um passado escravocrata, cuja população resiste, mas ainda permanece marginalizada, carente de políticas públicas de combate à desigualdade social.

No Brasil do oitocentos, muitos membros da Guarda Nacional se uniram aos traficantes de escravos, fornecendo e devendo favores e privilégios; hoje em dia são as milícias quem cumprem este papel. Formada por agentes corruptos em parceria com os traficantes nas periferias e alguns políticos, o que presenciamos no país é um genocídio e o encarceramento em massa da população afro-brasileira.

Se no século XIX, o medo da africanização influenciou diversas iniciativas estatais como a repressão à criminalidade e ao próprio tráfico negreiro, atualmente a população negra é o alvo preferencial do sistema punitivo brasileiro. De acordo com a pesquisa do Fórum de Segurança Pública, entre 2009 e 2013 as “polícias brasileiras mataram 11.197

pessoas em casos listados como autos de resistência”²⁰⁷. Mais recentemente políticos e outras autoridades vêm conseguindo escapar das brechas da lei acerca de massacres, tráfico de drogas, assassinatos e tantas outras contravenções. Logo, favorecimentos, corrupções e impunidades não são para amadores... e, isto desde o século XIX!

²⁰⁷ GOMES, Nilma Lino; LABORNE, Ana Amélia de Paula. Pedagogia da crueldade: racismo e extermínio da juventude negra. *Educ. rev.*, Belo Horizonte, v. 34, e197406, p. 1-26, 2018.

CAPÍTULO 4

Escravidão e liberdade na Serra do Mar: as experiências dos africanos livres

4.1. Cotidiano, funções e rotina de trabalho.

O presente capítulo tem como objetivo compreender o que significava ser um trabalhador (a) tutelado (a) nas obras de manutenção e construção da estrada de rodagem mais importante para a província de São Paulo, durante a segunda metade do século XIX. Para tal, examinaremos as características dos trabalhos realizados, as formações familiares, as moradias, as vestimentas, a alimentação e a saúde dos indivíduos.

Trabalhar na construção e manutenção de estradas não era tarefa fácil, entre a rotina diária estava o carregamento de pedras, quebrar pedras miúdas, cortar o mato, carregar peso, etc. Desde o início da Diretoria de Obras Públicas, as autoridades alertavam sobre a falta de mão-de-obra, principalmente a especializada, como no caso dos engenheiros.

A historiadora Maria Sylvia de Carvalho Franco estudou os homens livres no Brasil escravista e refletiu acerca da mão-de-obra nas obras públicas, como as estradas. Segundo ela, os trabalhadores livres e até mesmo os pobres não eram atraídos a tais jornadas de trabalho extremamente precárias, deste modo eles preferiam atividades mais rentáveis como vendeiro, peão, tropeiro, etc.²⁰⁸.

Já Beatriz Mamigonian acredita que a coerção dos africanos não pode ser atribuída à escassez de trabalhadores livres. Para ela isto ocorreu devido à intensa iniciativa do império “em torno da necessidade de manter os africanos livres sob estrito controle, independentemente do seu valor de sua força de trabalho”²⁰⁹. Nesta lógica, os tutelados presentes nas embarcações apreendidas pelas Comissões Mistas eram enviados à Casa de Correção na Corte e de lá eram distribuídos para o trabalho em estabelecimentos públicos ou a particulares.

Desde 1837 o governo provincial solicitou ao império o engajamento dos tutelados para atuarem nos trabalhos da estrada, todavia até a década de 1850 o empreendimento contou apenas com a população livre pobre e com os escravos

²⁰⁸ FRANCO, Maria Sylvia C. de. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: UNESP, 1997, p. 146-157. Apud: MORAIS, Viviane Alves de. *Estradas interprovinciais no Brasil Central: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. (1834-1870)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica. São Paulo: USP- FFLCH, 2010, p.27.

²⁰⁹ MAMIGONIAN, Beatriz G. Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos livres. *GT Mundos do Trabalho- Jornadas de História do Trabalho: Pelotas-RS, 11/2002*, p. 06-08.

alugados e da nação²¹⁰. Os primeiros africanos destinados às construções foram citados nas fontes a partir do ano de 1851, ou seja, eles corresponderam aos grupos pertencentes à nova fase da repressão ao tráfico.

Nesse sentido, eles estiveram sob um maior controle estatal, se comparados aos africanos dos períodos anteriores, pois foram utilizados majoritariamente nas instituições públicas e de fronteira, haja vista as demandas dos projetos de no país. Logo, as obras públicas receberam 45% dos tutelados, ao passo que, o restante absorveu os trabalhos em hospitais, instituições de caridade, escolas, etc.²¹¹.

Outra diferença diz respeito à idade e ao sexo. Enquanto a fase anterior recebeu um número maior de homens adultos, o período posterior a 1850 seguiu marcado pela elevada presença de crianças menores de 15 anos e do sexo masculino. De acordo com Beatriz Mamigonian a idade dos africanos livres tinha implicações sobre o trabalho que eram capazes de desempenhar, sobre o tratamento que receberiam e sobre o entendimento que teriam de seu estatuto especial²¹².

Estas análises vão de encontro aos tutelados da estrada, pois identificamos um número considerável de jovens e crianças²¹³. Diante do exposto e dos exames realizados no trabalho anterior, consideramos que em sua maioria, tais africanos corresponderam à segunda fase da política estatal acerca do tráfico. No caso de Ipanema, a maioria dos tutelados chegou à Fábrica nos anos de 1835, 1836, 1840 e 1843, eles eram majoritariamente adultos e do sexo masculino.

Por sua vez, a incidência das crianças no local se formou essencialmente por meio das constituições familiares. Embora o número de crianças tenha sido expressivo, as estatísticas eram baixas quando comparadas aos adultos. Tal contexto pode ser explicado, segundo Herbert S. Klein, porque os preços baixos e o custo do transporte semelhante ao dos adultos desestimulavam os traficantes a adquirirem as crianças²¹⁴. No concernente aos desequilíbrios das taxas de mulheres adultas, Manolo Florentino indicou que muitas permaneceram nas sociedades africanas em virtude das suas

²¹⁰ AESP - CO 992B, 02.06.1837. Ofício do engenheiro João Bloem ao presidente Bernardo José Pinto Gavião Peixoto.

²¹¹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 284-302.

²¹² Idem, p. 305-306.

²¹³ Optamos por aprofundar tais análises no item específico acerca das formações familiares.

²¹⁴ KLEIN, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do atlântico. *História*, São Paulo, n. 120. p. 3-25, jan/jul. 1989.

capacidades produtivas e reprodutivas.²¹⁵

Outra singularidade vivenciada pelos africanos da Maioridade diz respeito à localização geográfica do empreendimento. É preciso levar em consideração que tanto os administradores, como os demais labutadores vivenciaram uma rotina de trabalho em um local inóspito àquela época, em meio à Serra do Mar. Logo, é possível considerar que, esta condição de trabalho pode ter inclusive dificultado as correspondências e os ofícios produzidos entre seus responsáveis e o governo provincial.

O então presidente da província, Nabuco de Araújo defendeu em 1851 que a estrada da Maioridade deveria ser substituída por outra construção, pois: “não será jamais uma estrada normal e própria para rodagem: perigosa para o viajante, suscetível de ser interceptada e completamente obstruída pelos frequentes e numerosos desmoronamentos que todos os dias ela sofre”²¹⁶. Novamente, se a estrada detinha estas condições para os viajantes, a situação para aqueles que nela trabalhavam era ainda mais penosa.

Antes de receber o primeiro grupo de africanos, Nabuco de Araújo escreveu a Eusébio de Queiroz solicitando que não fossem enviados os africanos restantes de outros estabelecimentos, ou melhor, nas suas palavras: “refugos de anteriores concessões e escolhas”, compostos por crianças, homens e mulheres sem a devida proporção para as realizações das atividades²¹⁷. Em discurso proferido à Assembleia Legislativa Provincial ele afirmou que:

a aquisição de braços para as obras públicas é uma dessas medidas importantes, de que não se pode prescindir, não só por causa da alta dos salários sem proporção alguma com os meios de subsistência tão baratos entre nós, como também porque é notória a deficiência de braços para esta aplicação, e certo não convém, com o incentivo de salários extraordinários, distribuí-los na lavoura, que se acha em circunstâncias críticas em razão da cessação do tráfico²¹⁸.

²¹⁵ VALENCIA VILLA, Carlos; FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. *História*, Franca, v. 35, e78, p. 01-20, 2016.

²¹⁶ Discurso com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor José Thomaz Nabuco de Araújo, Presidente da Província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 1 de maio de 1852. São Paulo, na Typ. do Governo arrendada por Antônio Louzada Antunes, 1852, p.62. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

²¹⁷ AESP, Ordem nº CO 77680, fl 104. Ofício do presidente José Thomaz N. de Araújo a Eusébio de Queiroz. São Paulo, 05 de dezembro de 1851.

²¹⁸Discurso com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor José Thomaz Nabuco de Araújo, Presidente da Província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.o de maio de 1852. São Paulo, na Typ. do Governo arrendada por Antônio Louzada Antunes, 1852, p. 43-44. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

O presidente de modo semelhante aos fazendeiros e políticos demonstrou a preocupação com o fim do tráfico transatlântico para o Brasil e a consequente diminuição da oferta de braços para a lavoura e os projetos de modernização. Isto explica os incentivos governamentais à imigração europeia, ao tráfico interprovincial de escravos, a melhoria no tratamento dado aos escravizados, bem como o aumento no número de jovens e crianças a bordo dos navios negreiros²¹⁹.

De acordo com Manolo Florentino a presença dos menores arribados no Rio de Janeiro, aumentou 35% entre 1846-1850. Nesse sentido, a lógica demográfica senhorial, amparou-se no próprio tráfico internacional para tentar manter a oferta de mão-de-obra e estender a escravidão no tempo²²⁰.

Após a solicitação da remessa de africanos livres para o governo imperial Nabuco de Araújo informou ainda:

efetivamente foram concedidos 150, dos quais já vieram 136: a importância da despesa, que para aquisição de cada africano, se costuma pagar na casa de correção da Corte, e a das passagens deles para esta província nos vapores da companhia Macaé, monta em 6:652 020 réis. Essas despesas serão em breve indenizadas pelo serviço dos africanos, a avultada despesa das férias do Cubatão será diminuída, e os trabalhos dessa estrada serão mais regulares e ativos²²¹.

A expectativa do presidente com a chegada dos africanos baseou-se no aumento da regularidade dos trabalhos e as despesas de transporte seriam pagas através do recrutamento dos mesmos. Não obstante, o desenvolvimento dos transportes de navegação a vapor esteve vinculado ao processo de modernização do Brasil oitocentista, juntamente com as estradas de rodagem e as ferrovias. Inclusive, as criações das ligações entre os rios, baías e os portos do império buscaram dinamizar a circulação de mercadorias e pessoas.

Nos últimos anos a historiografia tem apontado a atuação de detentores e acionistas das companhias com o envolvimento no comércio transatlântico, como por

²¹⁹ Sobre as consequências do fim do tráfico internacional e aumento do provincial ver: MOTTA, José F. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*, Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba e Casa Branca, 1861-1887. São Paulo: Alameda, 2013.

²²⁰ VALENCIA VILLA, Carlos; FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. *História*, Franca, v. 35, e78, p. 01-20, 2016.

²²¹ Discurso com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor José Thomaz Nabuco de Araújo, presidente da província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 1 de maio de 1852. São Paulo, na Typ. do Governo arrendada por Antônio Louzada Antunes, 1852, p.44. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

exemplo, João Pinto de Lemos, através da Companhia Pernambucana de Navegação²²². Em nossas pesquisas encontramos uma única informação sobre a Companhia Macaé, correspondente a data de sua criação, somente no ano de 1854, época posterior à chegada dos africanos na Maioridade.

Também, não conseguimos detectar se era somente o nome de um vapor, ou se o mesmo tinha alguma relação com o norte fluminense. Conforme o abordado no capítulo acerca do tráfico, nos últimos anos alguns historiadores tem se preocupado com as investigações relativas aos desembarques ilegais de africanos e a atuação dos traficantes nas localidades de Campos, Macaé, Marambaia, entre outras. Um exemplo foi o negociante José Bernardino de Sá, o qual empreendeu inúmeras viagens entre a Costa da África e o Sudeste brasileiro, tendo recebido inclusive títulos nobiliárquicos.

Desta forma, muitos traficantes diversificaram os seus investimentos em meio ao comércio negreiro e as linhas regulares de vapor eram mais rápidas e baratas, pois as passagens dos africanos e escravizados foram cobradas com o valor abaixo dos passageiros livres. A prática estabeleceu um abastecimento contínuo de seres humanos, ao passo que os traficantes lucravam mais uma vez com a operação de compra, transporte e revenda²²³.

Coincidência ou não, existem indícios que nos permitem conjecturar que alguns africanos engajados nos canteiros das obras fossem oriundos das regiões fluminenses ligadas ao tráfico ilegal, pois, para além do vapor denominado Macaé encontramos uma lista de africanas provenientes de Marambaia. Infelizmente, as demais fontes relativas à estrada não apresentam dados específicos como a data exata de chegada ao Brasil, o nome das embarcações, os portos de procedência ou a idade das pessoas, o que dificultou uma investigação mais detalhada sobre as mesmas; também, centenas de pessoas foram batizadas com nomes iguais, obstando assim a busca por elas²²⁴.

²²² DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Niterói-RJ, 2017, p.1-28. PESSOA, Thiago Campos. O Complexo Souza Breves e o tráfico ilegal de africanos no litoral sul do Rio de Janeiro. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH*. São Paulo, julho 2011, p. 01-16. PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos; PESSOA, Thiago Campos. Fazendeiros-negreiros: personagens e lugares do tráfico ilegal de africanos no litoral do sudeste brasileiro (c.1831-1856). Texto apresentado no *9º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Florianópolis (UFSC), de 14 a 18 de maio de 2019, p.01-14.

²²³ SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Tráfico interprovincial e comerciantes de escravos em Desterro, 1849-1888*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Santa Catarina, 2006, p. 19-20 e 119.

²²⁴ Ao compararmos as fontes do nosso trabalho anterior na Fábrica de Ipanema, percebemos que aqueles africanos foram documentados de modo mais detalhado. Sendo assim, obtivemos conhecimento sobre a

A fim de desvendarmos a trajetória de alguns trabalhadores, nos amparamos nas informações da cópia de matrícula dos africanos, datada de 1856. A fonte apresentou os nomes, as idades, as nações e as marcas corporais dos indivíduos. Para tal utilizamos como recurso metodológico o nosso banco de dados com os nomes dos africanos, cruzando-os com a lista de Marambaia e os processos de apresamento dos navios no norte fluminense analisados por Daniela Yabeta.

A historiadora investigou as diligências realizadas pelo chefe de polícia interino Azambuja e o juiz municipal Andrade Pinto a partir de 1850 na região. De acordo com ela, em 1851, 450 africanos apreendidos por Andrade Pinto foram recebidos na Casa de Correção, provenientes do brigue escuna *Andorinha*. Destes, 47,5% eram crianças entre zero e quatorze anos de idade e 82,5% em sua maioria, declarados Benguela, características estas que se assemelham aos dados descritos na fonte²²⁵.

O primeiro caso foi o da africana, número 82, batizada Esmeraldina, de 18 anos e procedente de Angola. Quando cruzamos as informações com a lista da Maioridade, Esmeraldina é citada com o mesmo número, porém com a idade de 19 anos, isto em 1856! Apesar da incongruência quanto à idade, consideramos ser a mesma africana, pois dificilmente as autoridades erravam o número dos africanos, ao passo que a idade representava por vezes estimativas gerais. Ademais, na cópia da matrícula consta que Esmeraldina fugiu com a sua filha Leocádia, de idade de um mês, em 24 de fevereiro de 1855, e depois retornou ao local²²⁶.

Em uma relação nominal dos africanos existentes sem data, o nome Leocádia aparece na lista no item: “crianças”, porém o de Esmeraldina não, aliás, a menção a ela ocorreu somente na cópia abaixo. Portanto, não sabemos se Leocádia foi somente um homônimo, nem se Esmeraldina permaneceu na estrada, muito menos quem foi seu companheiro, se obteve união estável ou não, etc.

Já, Ângela de 13 anos, Camila de 09 anos e Felicidade de 24, todas de Benguela foram listadas na documentação da estrada ao longo dos anos, especialmente em 1861,

sua data de chegada ao local, os portos de origem, os nomes de alguns carregamentos e as idades. Até o momento, conseguimos rastrear a trajetória de alguns indivíduos que foram arrematados para ambos os estabelecimentos e receberam a emancipação definitiva em 1864, conforme será examinado posteriormente.

²²⁵ MORAES, Daniela Paiva Yabeta de. *A capital do comendador: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Ilha de Marambaia (1851)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009, p. 52.

²²⁶ AESP, Ordem nº CO1232. Cópia de matrícula dos africanos livres de 13 de fevereiro até 01 de março de 1856.

época em que muitos africanos seguiram para os canteiros de obras no trecho de São Paulo. Quanto ao item “carregamento”, no qual as africanas apareceram como pertencentes à quinta turma não sabemos se correspondeu à divisão dos grupos no momento da apreensão ou se correspondeu aos grupos arrematados/distribuídos para os estabelecimentos públicos.

TABELA 1
Cópia de matrícula dos africanos livres de 13 de fevereiro até 01 de março de 1856

Números	Nomes	Idades	Nações	Marcas e sinais	Turma	Carregamentos	Observações
09	Ângela	13	Benguela	Estatura regular, ilegível, bons dentes, rosto redondo.	5ª	Marambaia	
36	Cantídia	8	Benguela	F C braço direito, A M espada esquerda, estatura alta, cor fula, corpo cheio, bons dentes;	5ª	Marambaia	Foi para o hospital em 16 de fevereiro de 1856, faleceu a 20 do mesmo.
38	Camila	9	Benguela	A braço direito, olhos grandes, cor fula, bons dentes, corpo delgado.	5ª	Marambaia	
82	Esmeraldina	19	Angola	B S peito direito, estatura regular, corpo cheio, dentes bem limados.	5ª	Marambaia	Fugiu a 24 de fevereiro de 1855, levando a sua filha de idade de um mês de nome Leocádia. Voltou com a filha.
89	Edoviges	9	Benguela	Estatura regular, corpo cheio, dentes limados, rosto redondo.	5ª	Marambaia	Foi para São Paulo por ordem do governo.
101	Felicidade	24	Benguela	A C peito direito, 14 peito esquerdo, estatura regular, corpo cheio, cor bem preta, dentes limados.	5ª	Marambaia	

Fonte: AESP, Ordem nº CO 1232. Cópia de matrícula dos africanos livres de 13 de fevereiro até 01 de março de 1856

Outro africano, também interrogado foi o batizado de Lucas, de 12 anos, de número 376, de Benguela. Lucas não consta da lista transcrita nas próximas páginas, mas é muita coincidência ele aparecer arrolado nos mesmos documentos da Maioridade, juntamente com as africanas analisadas acima. Em sua dissertação, Yabeta transcreveu parte do interrogatório de Lucas realizado por Andrade Pinto:

O jovem, que sabia falar e entender português nos conta que havia deixado há pouco tempo sua terra na África e era a sua primeira vez em “terra de branco”. Desembarcou no mesmo lugar onde foi preso (ilha da Marambaia) junto com seus companheiros “que eram muitos” e que se achavam presos com ele. Também haviam sido presos o capitão Freire, o piloto, “um preto despenseiro” e um marinheiro, apenas o contramestre conseguiu fugir. Não sabia o nome da embarcação que os trouxe, mas “ouviu dizer” que era do senhor Botelho “deste país” (Brasil), cujo caixeiro viajante chamado Lima ficou em Benguela e de lá os remeteu a ele “para esta terra”²²⁷.

Se Lucas sabia falar e entender o português, isto significa que ele obteve contato de alguma maneira com os envolvidos no tráfico transatlântico, como por exemplo, os tripulantes, os marinheiros, os intérpretes, os jangadeiros, etc. Então por que ele não fora capturado antes? No exposto Lucas mencionou ainda a atuação do “preto despenseiro” que conseguiu fugir. De acordo com o estudo de Jaime Rodrigues sobre os tripulantes portugueses nos navios negreiros, o despenseiro manjava as chaves que fechavam os paióis de onde vinham os alimentos, cuidando do armazenamento e conservação dos mesmos²²⁸.

Mesmo sem mais referências do despenseiro, o relato de Lucas contribui para as reflexões acerca da atuação dos africanos de diversas origens que estiveram envolvidos com o comércio de almas. Aliás, muitos traficantes optavam pelo emprego dos africanos nas tripulações, pois eles eram mais resistentes às doenças que “infestavam a costa africana, em uns mais que noutros lugares, especialmente a malária, a febre amarela e o tifo”²²⁹.

Ademais, no livro acerca da trajetória do africano, Rufino José Maria, os historiadores João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus Joaquim de Carvalho destacaram o relato de um antigo traficante médico, nascido nos Estados Unidos e naturalizado brasileiro no final da década de 1840, cujas descrições ajudam a traçar o contexto vivenciado pelos africanos nos navios negreiros:

²²⁷ MORAES, Daniela Paiva Yabeta de. *A capital do comendador: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Ilha de Marambaia (1851)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009, p. 54-55.

²²⁸ RODRIGUES, JAIME. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 22, n. 42, p. 295-324, dez. 2015.

²²⁹ REIS, João José.; GOMES, Flávio dos S.; CARVALHO, Marcus J. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 140.

os cativos eram “colocados como livros numa estante”, deitados de lado: “há bastante espaço para eles se manterem deitados, mas não bastante para se levantarem”. Respirar, simplesmente, virava um angustiante exercício de mera sobrevivência. Ao calor, à umidade, à pouca ventilação e à escassez crônica de água, juntava-se o odor dos excrementos que se acumulavam com o passar dos dias. Segundo o depoimento de um escravo que viveu essa experiência, os cativos “eram arrumados tão juntos uns aos outros que não havia espaço para absolutamente nada entre eles”. Ainda segundo esse africano, muitos morriam por “calor excessivo e falta de água”, um ponto que ele enfatizou mais de uma vez: “sufoco absoluto”. O baixo consumo de água, associado à diarreia e ao vômito, levava à desidratação, que era, em última instância, o fator mais letal da travessia. A desidratação comumente causava a diminuição galopante e concomitante de sódio e potássio no organismo, resultando em câimbra, apatia, vômito e aumento severo da pressão sanguínea. “Este processo” escreveu Kipple e Huggins, “afeta as células cerebrais de tal modo que a vítima não tem consciência da sede e da necessidade de água, e entra num estado de sonolência que termina em morte súbita quando a perda de potássio finalmente produz um ataque cardíaco”²³⁰.

Os elementos contidos na descrição apontam as condições precárias as quais os africanos eram submetidos. É importante ressaltar a ausência de boas condições de higiene e alimentação adequada, compostas principalmente de alimentos frescos. Diante deste panorama, obviamente, muitos homens, mulheres e crianças não sobreviveram aos meses de viagem transatlântica. Por fim, o jovem contou ainda sobre o caixeiro viajante Lima que ficou em Benguela e os remeteu para o Brasil. Muitas vezes a função do caixeiro era a de receber os cativos nos navios, algo como um representante ou procurador do proprietário²³¹.

Ademais, na lista da Secretaria de Polícia da Província do Rio de Janeiro, de 16 de abril de 1851 constam os africanos Lucas, Engracia de 08 anos e Brites de 30 anos, todos também de Benguela. Os tutelados foram mencionados nos mesmos documentos que as africanas citadas acima e também seguiram em 1861, rumo ao trecho de São Paulo²³².

Outrossim, em 1853, havia 130 africanos livres engajados nos canteiros de obras da estrada, entretanto o administrador Saturnino Francisco de Freitas Villalva afirmou que nenhum deles recebia jornal pelas atividades realizadas²³³. Na prática este dado

²³⁰REIS, João José.; GOMES, Flávio dos S.; CARVALHO, Marcus J. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 103.

²³¹ CARVALHO, Marcus J. M. de; ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*, Guarulhos, n. 12, p. 44-64, abril de 2016.

²³² Secretaria de Polícia da Província do Rio de Janeiro, de 16 de abril de 1851.

²³³ AESP. Ordem nº C0897. Ofício do administrador Saturnino Francisco de Freitas Villalva ao Presidente da Província de São Paulo, 27 de junho de 1853.

contrariava a determinação acerca da legislação dos tutelados, pois ela indicava que os africanos deveriam receber salários pela arrematação dos seus serviços, tanto nos estabelecimentos públicos, quanto nos privados.

Porém, sabe-se que por inúmeras vezes as condições de trabalho prevista na lei acerca dos africanos não fora aplicada. Um grande número não recebeu salários e tão pouco tiveram o prazo de quatorze anos de serviços prestado. Assim, o fato de poucos africanos terem recebido seus jornais depositados no fundo de emancipação demonstrou que “em muitos casos eles estavam abaixo dos escravos no mercado de trabalho”²³⁴.

Segundo Enidelce Bertin, geralmente os africanos pertencentes às obras públicas recebiam uma gratificação que variava em apenas 320 a 460 réis na semana, contra mil e mil e duzentos réis diários pagos aos portugueses e alemães²³⁵. É possível que devido aos problemas da permanência do grupo nas obras, tenha ocorrido um aumento dos jornais como incentivo aos estrangeiros.

Portanto, nos mais variados estabelecimentos o engajamento dos tutelados representou uma economia aos cofres públicos. O relatório do presidente da província, Josino do Nascimento Silva, datado de 1854, comprova tais iniciativas:

O serviço dos africanos nesta parte da estrada muito útil e econômico tem sido, principalmente nessa quadra em que os jornais tem subido a preços extraordinários. Do cume da serra a esta capital o inspetor da estrada teve de lutar não só com esses preços, como também a falta de trabalhadores. A parte da estrada que fica entre o rio grande e o cume da serra está em mau estado, concorrendo muito para isso a natureza do terreno²³⁶.

Ainda assim, tempos depois, o presidente da província Vicente Pires da Motta destacou em seu relatório que: “um simples trabalhador a jornal produz igual trabalho ao que prestam quatro africanos livres”.²³⁷ Desta forma, ao serem reduzidos à escravidão ilegal, os africanos eram preferidos nas atividades, pois sua mão-de-obra

²³⁴ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p.59.

²³⁵ Idem.

²³⁶ Relatório com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor Josino do Nascimento Silva, Presidente da Província de S. Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 16 de fevereiro de 1854. S. Paulo, na Typ. 2 de Dezembro de Antônio Louzada Antunes, 1854, p.28. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

²³⁷ Relatório com que o ilustríssimo e excelentíssimo senhor conselheiro doutor Vicente Pires da Motta apresentou á Assembleia Legislativa Provincial no ano de 1863. S. Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1863, p.45. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

transformou-se em não onerosa e sujeita a controle. Além do mais, os serviços nas obras incluíam a redução de rampas, a abertura de valetas, a construção de grandes muros de pedra, o alargamento de alguns trechos e a macadamização dos pontos críticos. Sobre as atividades realizadas pelos tutelados nas construções das estradas, o então administrador Carlos Rath relatou:

Os africanos todo o tempo conservam-se a quebrar pedras miúdas para encascalhar a estrada macadaminzada. Estas pedras são da pedreira mais perto do rio das Pedras, é de Basalto-Melaphyr, extraordinariamente dura; ocupam estas um só feitor. Existem prontas alguns montões de pedras quebradas. Os africanos são divididos em lotes de 10 homens e cada parcela tem um feitor para governar. Estes não tem quase serviço certo, exclusive as de pedreira nova; os outros acodem aonde é mais urgente necessidade. Portanto o serviço destes homens não se pode calcular; eles servem para tudo, na estrada, no mato, na água ou canoa, no lodo, e em todas os casos aonde os brancos não querem ir, portanto são muito úteis; são sempre móveis e prontos, o que não acontece com os estrangeiros que precisam condução para grandes caixões aonde conduzem o que lhes é necessário para os cômodos²³⁸.

A opinião sobre os grupos de trabalhadores variou muito entre os administradores. Na sua maioria, eles consideravam os europeus mais hábeis, porém com dificuldades na adaptação ao local. Já, os africanos eram avaliados como preguiçosos e, sobretudo desordeiros. Nesse sentido, a avaliação de Rath foi uma exceção perante os administradores ao considerá-los “móveis e prontos”.

Inclusive, o relato acima comprova a ideia de que embora existissem africanos e africanas com algumas funções específicas, em grande parte “eles serviam para tudo”. Ademais, a divisão em pequenos grupos favorecia uma melhor fiscalização dos trabalhos, bem como a vigilância dos tutelados. A fim de ilustrar as atividades desempenhadas pelos africanos, incluímos abaixo as listas documentais transcritas por nós. Algumas delas possuem informações sobre as mulheres e crianças, as quais serão inseridas novamente no item “formações familiares” no intuito realizarmos análises mais detalhadas.

²³⁸ AESP. Ordem nº C01227. Relatório da Estrada de Santos à Capital pelo administrador Carlos Rath. 01 de janeiro de 1857.

TABELA 2
Relação dos africanos livres existentes na estrada de São Paulo a Santos no mês de dezembro de 1859

Número	Nomes	Observação
	<i>Africanos solteiros</i>	
1.	Domingo	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
2.	Saturnino	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
3.	Epifanio	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
4.	Salvador	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
5.	Augusto	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
6.	Narziso	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
7.	Olegario	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
8.	Anicete	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
9.	Cosme	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
10.	Jordão	Está trabalhando na estrada de Jundiáí
11.	Felicio	Está servindo na casa de administração de Cubatão
12.	Balthazar	Serviços para o administrador
13.	João Ferreiro	Serviços na Casa de Administração de São Bernardo
14.	Felis	Trabalhando na Serra
15.	Pedro	Trabalhando na Serra
16.	Lucas	Trabalhando na Serra
17.	Sabino	
18.	José Caraca	Trabalhando no Rio Pequeno
19.	Anacleto	Trabalhando no Rio Pequeno
20.	José Moiange	Trabalhando no Rio Pequeno
21.	Jacques	Trabalhando no Rio Pequeno

Número	Africanas solteiras com filhos	Filhos	Observações
1.	Damiana	1	Trabalham no Rio Pequeno
2.	Rosinha	1	Trabalham no Rio Pequeno
3.	Florência	1	Trabalham no Rio Pequeno
4.	Cecilia	1	Trabalham no Rio Pequeno
5.	Branca	1	Trabalham no Rio Pequeno
6.	Manoela	1	Trabalham no Rio Pequeno

Número	Africanas solteiras sem filhos	Observações
1.	Bernarda	Trabalham no Rio Pequeno
2.	Firmina	Trabalham no Rio Pequeno
3.	Honorata	Trabalham no Rio Pequeno
4.	Colita	Trabalham no Rio Pequeno
5.	Dulcia	Trabalham no Rio Pequeno
6.	Brites	Trabalham no Rio Pequeno
7.	Camila	Trabalham no Rio Pequeno
8.	Caetana	Servindo na Casa de Administração de Cubatão

TABELA 2

(continuação)

Relação das crianças existentes no Rio Pequeno

Número	Nomes das mães Casadas	Número de crianças	Nomes das crianças	Idades
1.	Firmina Grande	3	Leôncio	8 anos
			João	3 anos
			Mariana	11 meses
2.	Ângela	3	Idahias	8 anos
			Fortunato	3 anos
			Carolina	5 meses
3.	Maria	2	Alexandrina	7 anos
			Isabella	1 ano
4.	Paulina	2	André	4 anos
			Esperança	1 ano
5.	Maurícia	1	Filipe	5 meses
6.	Marta	1	Marcelina	9 anos
7.	Roza	1	Luís	2 anos
8.	Cantília	1	Joana	14 meses
9.	Joanna	1	Francisco	1 ano
10.	Eulália	1	Maria	1 ano
11.	Dulcinéia	1	Estevão	14 meses
12.	Beatriz	1	Vicência	14 meses
13.	Joia	1	Lucas	1 mês
	<i>Solteiras</i>			
14.	Damiana	1	Leopoldina	4 meses
15.	Rosinha	1	Bento	5 anos
16.	Florência	1	Antônio	1 ano
17.	Cecilia	1	Rufino	15 meses
18.	Branca	1	Sebastião	15 meses
19.	Manoela	1	Paulo	5 meses

Fonte: AESP, Ordem, nº CO 1227. Relação dos africanos livres existentes na estrada de São Paulo a Santos no mês de dezembro de 1859.

Os homens casados não foram listados, porém esta relação indica que dez africanos estavam na estrada de ferro Jundiaí. Tal prática era muito comum entre os empreendimentos públicos, pois tanto os presidentes da província, quanto os administradores dos locais solicitavam as trocas ou os empréstimos dos tutelados temporariamente. Além do que, em todo o país a prerrogativa que proibia a utilização do trabalho escravo nos canteiros de obras das ferrovias não fora respeitada.

Inclusive, durante muitos anos a historiografia interpretou a implementação das ferrovias como o ápice da modernização capitalista no país, principalmente através da mudança no mercado de trabalho e a transição para o trabalho livre. Todavia, outras

pesquisas procuraram evidenciar que a sua criação, acarretou o contrário, intensificando o problema da mão-de-obra e acentuando as relações coercitivas e compulsórias. Também, a questão da falta de labutadores ocorreu nas duas principais vias da província, chegando até mesmo a existir certa competitividade na busca pelos trabalhadores.

Em 1861, o presidente da província solicitou uma turma de labutadores para a Maioridade, no trecho de São Paulo: “aos quais se pagasse, se tanto fosse preciso, o mesmo salário que dá a estrada de ferro a fim de no mais breve tempo tornar o caminho transitável sem perigo, e sem grave prejuízo para os que têm de atravessá-lo”²³⁹. Aliás, mediante o que será observado no próximo capítulo, existem indícios de que os africanos livres foram destinados ao corpo de trabalhadores da via férrea, após a grande chuva que ocasionou o abandono das obras da Maioridade no ano seguinte.

Por sua vez, decidimos transcrever a relação dos africanos na ordem em que foi produzida, com a separação entre os homens e mulheres; solteiros e casados. Ademais, o elevado número de mulheres e crianças na frente de trabalho do Rio Pequeno, no trecho de Cubatão, demonstra que a natureza das funções no local provavelmente tenham sido menos árduas, como as tarefas de subsistência, agricultura, o cuidado de animais ou o quebramento de pequenas pedras.

²³⁹ Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da Província de São Paulo na 1ª sessão da 14ª Legislatura pelo Presidente doutor João Jacyntho de Mendonça. São Paulo: Typ. Imparcial de J. R. de A. Marques. 1862, p. 59-61. Disponível em: <http://www.crl.edu/>

TABELA 3
Relação dos africanos livres atualmente existentes na Estrada de Santos para os
trabalhos da mesma no dia 1º de janeiro de 1861

Números	Homens	Mulheres	Crianças
1.	Domingues- Palácio	Camilla	<i>llegível</i>
2.	Anizete	Bernarda	Fortunato
3.	Jordão	Ângela	Carolina
4.	Felício	Maria	Alexandrina
5.	Olegário	Paulina	Isabella
6.	João Ferreira- Palácio	Maurícia	André
7.	João Gola	Marta	Francisco
8.	Anacleto	Roza	Esperança
9.	Lucas	Cantília	Felipe
10.	Pedro- Palácio	Ivana	Zacharias
11.	Narziso- Palácio	Eulália	Marcelina
12.	Romualdo	Dulcinéia	Luís
13.	Zacharias	Beatriz	Ivana
14.	José Caraca	Joia	Francisco
15.	Cosme- Palácio	Emília	Maria
16.	Salvador	Marciana	Estevão
17.	Augusto- Palácio	Felicidade	Vicência
18.	Balthazar	Gracia	Virginia
19.	Alexandre	Angélica	Luzia
20.	Ildefonso	Rosinha	Henriqueta
21.	Romão	Cecilia	Guilherme
22.	Bento	Branca	Nicolas
23.	João Caraca	Manoela	Bento
24.	Messias	Firmina	Rufino
25.	Procópio- Palácio	Honorata	Sebastião
26.	Venâncio	Brites	Paulo
27.	Francisco	Caetana	Serafim
28.	Pinheiro	Damiana- Palácio	Nicolas
29.	Candido	-	-
30.	Sanches	-	-
31.	Tito	-	-
32.	Jeremias	-	-
33.	Caio	-	-
34.	José Moange- Palácio	-	-
35.	Thomaz- escravo	-	-
36.	Gabriel-escravo	-	-
	Total 36	Total 28	Total 28

Fonte: AESP, Ordem nº CO 1237. Relação Nominal dos Africanos Livres existentes na Estrada de São Paulo a Santos no dia 1º de janeiro de 1861.

Enquanto em dezembro de 1859 existiam 27 mulheres e 10 homens (excetuando-se os que estavam na estrada de Jundiaí), em agosto de 1860 havia o total de 64 tutelados, os quais compunham o maior grupo de trabalhadores no local:

TABELA 4
Trabalhadores (as) da Estrada da Maioridade em 1860

Africanos livres	Africanas livres	Brasileiros	Alemães	Escravos	Portugueses
35	29	17	14	07	04
Total de africanos:	64				
Total Geral:	106				

Fonte: AESP, RD. Ofícios Diversos-Trabalhadores. 04 de setembro de 1960. Apud: ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *As Aglomerações de Homens de Todas as Classes*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História- Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, 2016, p.86.

No ano seguinte, o número de trabalhadores não se alterou em demasia, pois o estabelecimento contou com 27 mulheres (se excluirmos a Damiana que estava no Palácio); além de 36 homens (eliminando os destinados para o Palácio da capital) e dois escravos. Outrossim, apesar de não conseguirmos detectar a data exata da chegada ao Brasil, nem os navios em que foram apreendidas, não podemos descartar a hipótese de que algumas africanas pudessem ter engravidado no momento da travessia, logo após os desembarques ou até mesmo capturadas grávidas, haja vista a incidência das crianças com poucos meses de idade.

Quanto aos feitores, responsáveis pelos africanos, eles detinham a tarefa de inculcar os castigos, a disciplina e a oração, esta última era feita diariamente de manhã e à noite. Próxima a casa sede da administração da estrada havia uma capela, a qual, esporadicamente os tutelados ouviam a missa²⁴⁰.

O feitor geral fiscalizava o andamento dos trabalhos, inspecionava os demais feitores, e também era incumbido de resolver os conflitos existentes. Diante da impossibilidade da resolução dos conflitos ou fugas, ele se reportava ao administrador. O seu cargo era nomeado diretamente pelo administrador, mediante os critérios de competência e credibilidade que ele assim julgasse.

Os feitores dos alemães ou dos africanos correspondiam ao terceiro escalão da hierarquia e deveriam fiscalizar a rotina detalhadamente, por meio de conduta enérgica no trato com os trabalhadores. Eles contavam com os serviços dos inspetores e dos

²⁴⁰ AESP. Ordem n° CO5152 p.1, d.59, sem data. Resumo de despesas. AESP. Ordem n° CO 1227, Relatório da estrada. 01 de janeiro de 1857. Apud: BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p.58.

rancheiros, os quais também se constituíam nos grupos de trabalhadores que mais exerceram as coerções, as violências e os conflitos com os africanos.

Um exemplo ocorreu na administração de Antônio José Rodrigues, o qual recebeu muitas queixas dos trabalhadores. O diretor que o substituíra Carlos Rath, indicou as reclamações dos labutadores, alegando as más atitudes de Rodrigues como: “não cumpria com seu dever, aceitava os carros só com meia carga e outra coisa mais, por serem parentes e amigos, o rancheiro tratava muito mal os feitores e aos negros”²⁴¹. O rancheiro era membro da família de Rodrigues, portanto o mesmo beneficiava-o juntamente com o Feitor Geral, pois por ser funcionário de sua confiança mandava frequentemente alimentos para a sua família, desviando as quantidades que deveriam ser entregues aos alemães e africanos²⁴².

De modo oposto ao trabalho anterior, as fontes das estradas permitiram as análises do trabalho dos feitores, há alguns mapas de serviços e relatórios de despesas oriundos de valiosas informações acerca da referida classe. Nesse sentido, o mapa de serviço de 1854 indicou a presença de Candido Custódio, responsável por uma turma de africanas no Rio Pequeno, Vicente Alves da Silva, casado, brasileiro, o mesmo quando não possuía serviço com a lancha exercia a função de feitor com um grupo de africanos na Serra, segundo o administrador “faz serviços de toda a qualidade e o mais velho dos feitores não faz melhor”.²⁴³.

No concernente a elaboração das tabelas acerca tanto dos feitores, quanto dos demais trabalhadores livres não corresponderam ao número total dos indivíduos da estrada. Desta forma, perscrutamos os nomes frequentemente arrolados nas fontes durante todo o período listado, excluindo os ilegíveis e os mencionados apenas uma vez. Mais do que quantificar o número total dos labutadores, nós priorizamos aqueles que detiveram envolvimento direto com os africanos.

²⁴¹ AESP, Ordem n° CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

²⁴² Idem.

²⁴³ AESP. Mapa de Serviços da Estrada de Cubatão. 05 de outubro de 1854. Caixa 437.

TABELA 5

Lista dos feitores da Estrada da Maioridade (1851-1857)

Número	Nome	Observações
1.	Felisberto José Mendes	Feitor da turma ambulante dos camaradas brasileiros para os concertos da estrada. Brasileiro, com família, feitor prático e ativo.
2.	Eusébio J. dos Santos	Brasileiro, atuou com os serviços no mato, água e lodo.
3.	Fernando Lopes de Camargo	Casado, brasileiro.
4.	Cândido Custódio	Com as africanas no Rio Pequeno
5.	Joaquim Neves	Brasileiro, feitoriza os camaradas que andam no mato para cortar as madeiras para as pontes, estives, etc.
6.	Manoel Joaquim dos Prazeres	Feitor Geral
7.	Manoel Luiz Gonzaga	Feitor dos africanos
8.	Salvador Antônio Thomé	Feitor dos africanos
9.	Antônio José de Carvalho	Feitor dos africanos
10.	Vicente Alves da Silva	Feitor dos africanos
11.	João Evangelista de Lima	Feitor dos africanos
12.	João Rodrigues de Aguiar	Feitor dos africanos
13.	João José de Oliveira	Feitor dos africanos
14.	Jacques Netto	Feitor Geral Interino
15.	Jacques Hestle	Feitor dos alemães

Fonte: AESP, Ordem nº CO 1227, Ordem nº CO5152. Offícios, Mapas de despesas e Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos entre os anos de 1851-1857.

Ademais, em um mapa de despesas, o diretor Carlos Rath comentou a nomeação de Joaquim José Teixeira para feitor geral. O homem “pobre, porém muito fiel”, de acordo com o administrador, já o havia servido durante dois anos no serviço do Governo, como também fora feitor da Câmara Municipal de São Paulo. É provável que Teixeira tenha exercido a função durante pouco tempo, pois não identificamos outras referências do seu trabalho nas fontes.

O referido mapa apontou as despesas de 315 réis por dia com o sustento de 98 africanos, 05 feitores, 02 rancheiros e um enfermeiro para o período²⁴⁴. Em documento, infelizmente, não assinado e datado,²⁴⁵ existe a lamentação do administrador quanto à rotina encontrada por ele durante uma inspeção:

²⁴⁴ AESP. Mapa de Serviços da Estrada de Cubatão. 05 de outubro de 1854. Caixa 437.

²⁴⁵ Devido à sequência das fontes, existe a possibilidade de o relato ter sido descrito por Carlos Rath.

Nas carvoeiras observei a maior vadiação possível aí estavam 9 ou 10 africanos sob a direção de um feitor que é declarado que consentia que esses homens depois do almoço ficassem uns tecendo palha para chapéus e outros dormindo! À uma hora da tarde jantaram e ainda gastaram muito tempo em palestra para depois seguirem para o serviço. Dos carvoeiros até o Zanzalá o caminho está péssimo, e, entretanto, em toda essa extensão só vi 7 homens, dois *ilegível* terra e carretas, e os outros conversando com 3 africanos que estavam à frente destinados a quebrar pedras. Desta ponte até a cidade de Santos não encontrei mais trabalhador algum, a exceção de 14 africanos que estavam no meio da serra, encarregados de empurrar terra para cobrir um *ilegível* que aí estavam consertando. Entretanto, são muitos os lugares que estão precisando de grande reforma²⁴⁶.

O relato do diretor evidenciou um elemento importante da cultura material: os chapéus de palha. Nos países europeus como a França, a Inglaterra e Portugal, eles se destacavam das demais peças do vestuário e integravam uma rede diversificada de indivíduos e comércio como: chapeleiros, lojas, modistas e alfaiates.²⁴⁷ Já, no Brasil oitocentista eles compuseram aspectos de representações, diferenciações sociais, bem como características dos mundos do trabalho. De acordo com o artigo de Lyndon de Araújo Santos, no Rio de Janeiro a lavagem o conserto e a tinturaria dos chapéus integrava uma série de serviços, especialmente por meio da mão-de-obra escrava. Por sua vez, as fábricas de chapéus também detinham trabalhadores diversificados como escravos, livres, nacionais e estrangeiros. No caso dos negros, a preferência ocorria devido a sua habilidade para a confecção dos balaios e chapéus²⁴⁸.

Na Província de São Paulo, os chapéus de palha foram muito mais do que instrumentos de trabalho, utilizados para a proteção contra o clima e o sol, mas também foram estratégias para as reivindicações dos africanos livres. Vale lembrar o caso estudado na pesquisa anterior, acerca dos africanos da Fábrica de Ipanema que, com a justificativa de saírem do estabelecimento para comprarem palha para os chapéus, dirigiram-se ao juiz de órfãos da comarca de Sorocaba alegando que haviam cumprido o prazo de catorze anos de serviço estipulado pelo governo²⁴⁹.

²⁴⁶ AESP. Ordem nº CO 1227. Estrada de Cubatão de Santos, sem data.

²⁴⁷ SANTOS, Lyndon de Araújo. Os Brácaros Chapeleiros Mundos e representações dos chapéus no Rio de Janeiro (1825-1898). *Varia hist.*, Belo Horizonte, v. 31, n. 57, p. 787-818, Dez. 2015.

²⁴⁸ Idem, p. 794-797.

²⁴⁹ Para mais ver: RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

Os africanos, Félix, Desidério, Damião, Agostinho, João, Luiz e Silvério disseram à autoridade que já haviam trabalhado no Engenho Cabrito, na Bahia, no Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro e, posteriormente em Ipanema. O juiz, Vicente Eufrásio da Silva e Abreu ordenou que os tutelados retornassem imediatamente para a fábrica com medo de uma insurreição. A atitude dos solicitantes preocupou o administrador da fábrica, Ricardo Gomes Jardim, o qual ordenou a transferência dos tutelados para a Corte.

Posto isto, nos canteiros de obras da Maioridade, Rath tratou como vadiação a iniciativa do feitor, afinal os trabalhadores deveriam manter o ritmo do trabalho. No entanto, se observarmos as teorias da administração dos escravizados de Carlos Augusto Taunay, por meio do “Manual do Agricultor Brasileiro”, muito em voga na segunda metade do século XIX, a atitude do feitor correspondeu ao conjunto de regras básicas sobre a disciplina e o trabalho dos escravizados, as quais sugeriam o intervalo de uma hora de descanso após o almoço e o jantar. Ou, talvez, outra possibilidade, foi a de o feitor, naquele dia, ter realizado uma atitude pontual de benevolência, haja vista a rotina extenuante nos canteiros de obras da estrada.

Não obstante, cabia aos trabalhadores ligados aos transportes, direcionar tanto os demais labutadores para as áreas necessárias da estrada, como distribuir os suprimentos, os animais, os materiais, os entulhos, etc. Já os inspetores cuidavam da execução específica dos trabalhos, por exemplo, o inspetor dos mestres pedreiros, mestres carpinteiros, ferreiros, etc. Além do mais, os rancheiros se responsabilizavam por inspecionar os trabalhos ligados à subsistência e moradia.

Já, o patrão da lancha, Vicente Alves da Silva exerceu inúmeros conflitos com os zeladores das pontes nas localidades de Santos, Cubatão e São Bernardo e, especialmente com os africanos livres. Cabia a ele fiscalizar os trabalhadores nas regiões próximas às ilhotas e prestar socorro e o salvamento, quando necessário. Logo, não podemos descartar a possibilidade de ter ocorrido afogamentos e toda a espécie de acidentes nos locais.

TABELA 6
Lista dos trabalhadores dos transportes na Estrada da Maioridade (1856-1857)

Número	Nome
1.	Antônio de Manoel Antônio Machado
2.	Rufino
3.	Jerônimo
4.	Fernando Nóbrega
5.	Benedito Vicente de Oliveira Lacerda
6.	Inácio Joaquim
7.	Amaro Pires Vieira
8.	Emílio Custódio
9.	João José Barbosa
10.	José Fidelis Domingos
11.	José Maria
12.	João Franco
13.	Francisco Antônio
14.	José Alves
15.	Pedro Arraia
16.	Inácio de Ramos
17.	Serafim Dias Vieira
18.	Manoel Vaz Domingues
19.	Amaro Dias de Oliveira
20.	Bento Dias Franco
21.	Firmino José Mendes

Fonte: AESP. Ordem nº CO 1227. Mapa das despesas da Estrada de Cubatão a Santos. 03 de abril de 1856.

TABELA 7
Lista dos trabalhadores na Estrada da Maioridade (1856-1857)

Número	Nome	Observações
01	Luiz	Brasileiro, zelador da ponte do Cubatão.
02	Estevão José dos Santos	Brasileiro, zelador do rancho de Santos.
03	<i>ilegível</i>	Zelador do rancho do Rio Pequeno
04	Vicente Alves da Silva	Patrão da Lancha
05	João Teixeira	Rancheiro do Zanzalá
06	Freitas	Inspetor
07	Henrique José	Mestre pedreiro
08	Antônio Jacinto	Mestre carpinteiro
09	José de Oliveira	Lavrador
10	João Xavier Moraes	Apontador
11	Antônio Gonçalves	Mestre Pedreiro no concerto do rancho do Cubatão

Fonte: AESP. Ordem nº CO 1227. Mapa das despesas da Estrada de Cubatão a Santos. 03 de abril de 1856.

Conforme o exposto, os africanos exerciam os serviços de carpinteiros, lavradores, pedreiros, carregadores, cortadores, lidavam com o calçamento de pedras, e quaisquer outras atividades que fossem designados, deslocando-se de acordo com o progresso das obras. Já, as mulheres ocupavam as funções de subsistência nas pequenas roças ou como cozinheiras e lavadeiras. Também, as crianças africanas desde a tenra idade participavam das atividades, Todavia, os alemães contratados ocupavam os

serviços especializados, enquanto os portugueses foram poucos citados nas documentações. Logo, o estudo das fontes permitiu identificar que não apenas a ocupação, mas a identidade étnica foram fatores relevantes na escolha das frentes de trabalho dos grupos.

Por conseguinte, o exame da hierarquia dos trabalhadores da Maioridade revelou não somente as funções e rotinas dos africanos livres, como também as exigências perante os labutadores livres e pobres, representados pelos feitores, zeladores, rancheiros, etc. Eles deveriam manter a disciplina, exigir o ritmo dos trabalhos e coibir as insubordinações, em meio à rotina extenuante, insalubre e com poucos salários. Sendo assim, caso não atendessem as expectativas, nem a confiança dos administradores eles poderiam ser desligados.

E, embora os africanos tenham sido os mais explorados e prejudicados no local, podemos concluir que todos os grupos de trabalhadores vivenciaram relações de trabalho complexas, logo as diferenças entre os labutadores livres ou reduzidos à escravidão não constituíram uma oposição inseparável. Tais características foram encontradas em outros empreendimentos públicos espalhados pelo império, logo a coerção e a compulsoriedade aproximaram inúmeros trabalhadores subalternos na sociedade escravista, afinal era necessário forçar o trabalho em relação à maioria das pessoas pobres independente de sua condição jurídica²⁵⁰.

4.2. Moradia, Alimentação e Vestimentas.

Os estudos referentes à moradia, a vestimenta e a alimentação envolvem a cultura material e há tempos contribuem com as investigações nos mais variados campos de pesquisas. Desta forma, Fernand Braudel estudou a vida cotidiana dos séculos XV ao XVIII por meio dos objetos, das técnicas dos alimentos, das moedas, do café, do chá, etc. Com a *Civilização Material, Economia e Capitalismo*, o intelectual da escola dos Annales proporcionou a análise de aspectos antes pouco abordados pelos historiadores, os quais se dedicavam especialmente à economia, à política, às estruturas, etc.²⁵¹

²⁵⁰ SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p. 172.

²⁵¹ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

Com relação aos aspectos da escravidão, um dos primeiros trabalhos foi o do estadunidense Eugene Genovese. Suas pesquisas publicadas entre as décadas de 1960-1970 influenciaram historiadores brasileiros que, na década seguinte, favoreceram a renovação dos estudos da escravidão ao interpretarem os escravizados como sujeitos históricos. Com suas análises acerca das grandes plantations agroexportadoras do sul escravista norte-americano, Genovese contribuiu para as críticas que consideravam o cativeiro como “anomia social”, por meio do exame relativo à casa-grande e à senzala, as moradias dos escravizados, as formações familiares, etc.²⁵².

No Brasil, os historiadores se dedicaram a entender as moradias escravas como uma característica de resistência e luta por autonomia diante dos senhores. Assim, a Tese de Doutorado de Robert Sleness, estudou as experiências, os lares negros, as formações familiares, os tipos de moradia e suas heranças africanas no sudeste brasileiro, especialmente na região de Campinas-SP²⁵³. De acordo com ele a senzala não foi um único padrão durante o século XIX, pois existiram outros modelos de moradia como as choças, pavilhões, barracões, cabanas, etc.

Contraopondo a ideia do viajante europeu, Charles Ribeyrolles, de que “Nos cubículos dos negros, jamais vi uma flor: é que lá não existem nem esperanças nem recordações”²⁵⁴. Slenes comprovou através de estudos demográficos, sociais e materiais; as identidades, as diversas estratégias domésticas dos escravizados em meio à casa-grande, a criação de laços, a solidariedade, etc.

Ademais, os aspectos relativos à escravidão urbana foram examinados pelas historiadoras Leila Algranti, Mary Karasch, Maria Cristina Wissenbach e Maria Odila Leite Silva Dias e Ynaê Lopes dos Santos. Nesse sentido, Algranti dedicou-se ao Rio de Janeiro entre 1808-1821, e demonstrou que alguns escravos de ganho que ficavam nas ruas puderam morar sozinhos, conquistaram uma maior autonomia e influenciaram as relações sociais dos cativos na cidade ao conseguirem viver sobre si²⁵⁵. Já, a estadunidense Mary C. Karasch publicou nos anos 2000: “*A vida dos escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850*”. Ela constatou que muitos escravizados dormiam acorrentados nos

²⁵² GENOVESE, Eugene D. GENOVESE, Eugene D. *A terra prometida: o mundo que os escravos criaram*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Brasília: CNPq, 1988.

²⁵³ SLENES, Robert W. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil, Sudeste, século XIX*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999.

²⁵⁴ Idem, p.27.

²⁵⁵ ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821*. Petrópolis: Editora Vozes, 1988, p. 48-50.

próprios locais de trabalho, outros dormiam em esteiras, sob o chão úmido, entre mercadorias armazenadas, revelando uma situação bastante precária²⁵⁶.

Também sobre o Rio de Janeiro, a Dissertação de Mestrado de Ynaê Lopes dos Santos buscou entender a questão da moradia escrava em um período mais longínquo, de 1850 a 1880. Para tal, Santos amparou-se nos processos criminais, nos documentos da Câmara Municipal e a Intendência Geral de Polícia.

De acordo com ela, a posição socioeconômica dos proprietários foi fundamental para o estabelecimento do tipo de moradia escrava, assim aqueles que possuíam um pequeno número de cativos permitiam que eles permanecessem nas casas senhorias em pequenos quartos, sótãos, esteiras ou corredores²⁵⁷. Ao passo que na cidade, os escravizados conseguiram forjar visões de liberdade em meio aos cortiços e casebres, acarretando uma dinâmica diferenciada, onde o morar escravo invadiu as ruas, os becos e à vida pública da Corte²⁵⁸.

Em São Paulo, Maria Odila Leite da Silva Dias examinou as vivências das mulheres pobres, forras livres e escravizadas que realizaram trabalhos diversificados na luta pela sobrevivência, como por exemplo, a venda de gêneros alimentícios. Através do estudo dos registros municipais, processos civis, recenseamentos, relatos de viajantes, entre outros, Dias buscou recuperar parte do cotidiano das mulheres que eram excluídas de poder e prestígio no meio urbano às vésperas da abolição da escravidão.

Inclusive, de acordo com ela muitas mulheres brancas conseguiram se tornar proprietárias de escravas, por meio de doações, quinhões e troca de favores. Deste modo, no quarto capítulo Dias abordou a atuação das escravas ganhadeiras, as quais com a permissão de suas donas moravam a sós com os seus filhos em cubículos na região central²⁵⁹.

Por sua vez, Maria Cristina Wissenbach estudou as vivências dos escravos e forros entre 1850 a 1880. No capítulo intitulado, "*Chácaras e casebres: o espaço da vivência negra nos arredores de São Paulo*" a autora salientou que as pequenas e médias propriedades rurais próximas do núcleo citadino, dinamizaram o território, tendo em

²⁵⁶ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 104 e 188.

²⁵⁷ SANTOS, Ynaê L. *Além da senzala: arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: USP-FFLCH, 2006, p.148.

²⁵⁸ Idem, p.59.

²⁵⁹ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e Poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo, Brasiliense, 1984, p.125-126.

vista a alta circulação de africanos, libertos e escravizados. Também, segundo Wissenbach em finais da década de 1870 existiram nas regiões próximas à Sé e ao Arouche, aglomerações de habitações de africanos, aonde vários casais dispunham de cômodos em comum numa mesma moradia²⁶⁰.

Rafael de Bivar Marquese publicou um artigo sobre as moradias no vale cafeeiro do Paraíba e a sua influência cubana. De acordo com o historiador, as senzalas das décadas de 1840 e 1850 eram construídas isoladas, detinham a disposição regular com muros altos, ou cercas de balaústres, ausentes de janelas e com uma entrada única fechada com portão²⁶¹.

Com relação à outras localidades, Marco Antônio Rezende e Juliana Ribeiro de Faria debruçaram-se sob a perspectiva do patrimônio e da arquitetura acerca da casa dos escravizados na paisagem mineira. Através dos relatos e pinturas dos artistas-viajantes eles concluíram que, nas fazendas, muitas das moradias sofreram a influência da tipologia centro-africana. Assim, havia choças, casas com plantas regulares e cobertura vegetal, porém sem janelas, devido à própria natureza da condição escravista²⁶².

No relatório da estrada da Maioridade, o administrador relatou a presença de uma africana, cozinheira, seu marido e família que habitavam uma alcova no interior da casa sede da administração. Este dado revela uma prática comum concretizada nos grandes engenhos e lavouras espalhadas pelo país, aonde os escravos “domésticos” habitavam a casa-grande, propriedade do senhor. Por sua vez, as africanas com a função de lavadeiras permaneciam em um quarto sem forro e assoalho. Com relação aos demais trabalhadores existia:

um rancho grande para a morada dos africanos livres e também serve para a morada dos obreiros alemães e enfermaria que é dividida em dois quartos bem agasalhados, com seis repartições de tarimbas para os enfermos e com uma latrina feita de novo. Uma sala grande com tarimbas e latrina para os africanos. Um quarto com repartição e latrina para um mestre alemão e casado por ora. Um outro para igual destino

²⁶⁰ WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. *Sonhos Escravos Vivência Ladinhas. Escravos e forros em São Paulo (1850 – 1880)*. São Paulo, Editora Hucitec, 1998, p.139.

²⁶¹ MARQUESE, Rafael de B. Moradia escrava na era do tráfico ilegal: senzalas rurais no Brasil e em Cuba 1830-1860. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.13. n°2, p. 165-188, jul.- dez. 2005.

²⁶² REZENDE, Marco Antônio P.; RIBEIRO DE FARIA, Juliana P. Casa de escravos na paisagem mineira: textos e imagens. *Revista Esboços*, Florianópolis, v. 18, n. 26, p. 233-249, dez. 2011.

por oras. Um grande salão com latrina e tarimbas firmes para moradia dos alemães solteiros²⁶³.

O documento indicou que os africanos livres e os alemães obreiros compartilhavam o mesmo rancho. Ademais, a enfermaria era dividida em dois quartos, composta de tarimbas. De acordo com o dicionário Aurélio, tarimba significa um estrado de madeira, plano e duro, portanto considerada uma cama rude e desconfortável, já a latrina seria uma espécie de vaso sanitário. A fonte também citou o fato de os alemães solteiros dormirem em cômodos opostos aos casados. Infelizmente não podemos concluir que o mesmo ocorreu com os africanos.

Tendo em vista os aspectos dos trabalhos na estrada, por vezes itinerante, de acordo com o avanço das obras de manutenção e construção, é possível que muitos labutadores não tivessem na maior parte do tempo um espaço adequado de descanso. Na estrada de Magé a Sapucaia Daniela Cavalheiro não excluiu a probabilidade de que “ao final do dia, muitos dormissem ao relento, para continuar os trabalhos no dia seguinte”²⁶⁴.

Também, na Sociedade Mineradora do Mato Grosso, Zilda Moura não conseguiu identificar se alguns dos 123 homens chegaram a residir no mesmo espaço com as mulheres africanas e sua prole, mas destacou a precariedade das moradias nas matas o que ocasionava goteiras, riscos de incêndio, picadas de mosquitos, etc. Moura considerou ainda a possibilidade de os próprios trabalhadores terem construídos suas casas²⁶⁵.

Na Fábrica de Ipanema os operários livres e estrangeiros habitavam local diferenciado, todavia, a senzala era improvisada na casa de guardar carvões, com taipa, coberta de telhas e não conseguia abrigar a todos. No relatório do Ministério da Guerra, Manoel Felizardo de Souza e Mello apontou que devido à insuficiência de espaço para

²⁶³ AESP. Ordem nº CO 5152 p.1, d. 59, sem data. Resumo de despesas. AESP. Ordem nº CO 1227, Relatório da estrada. 01 de janeiro de 1857. Apud: BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p.58-59.

²⁶⁴ CAVALHEIRO, Daniela C. Caminhos negros: vida e trabalho dos africanos livres na construção da Estrada de Magé a Sapucaia (C. 1836-C.1864). *Revista Ars Histórica*, nº 7, p. 41-59, Jan./Jun. 2014.

²⁶⁵ MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2014, p. 123-124.

todos na senzala improvisada, muitos escravos e africanos: “foram com o tempo obtendo licença dos Diretores para tornarem a levantar suas choças, e nelas viverem sobre si”²⁶⁶.

Ademais, é preciso destacar se: Teriam os africanos da Estrada da Maioridade piores condições de moradia, quando comparados aos de Ipanema? Obviamente em todos os locais os tutelados não experimentaram condições totalmente salubres e adequadas. Entretanto, as fontes demonstraram que na Fábrica de Ferro eles tiveram maior autonomia, tendo em vista as construções das choças, portanto ao “viverem sobre si” eles conseguiram, ao menos em parte, vivenciar alguns momentos afastados do controle senhorial no espaço da vida doméstica.

Por sua vez, na estrada da Maioridade alguns africanos dividiam o espaço com os alemães solteiros, representando assim um diferencial de Ipanema. É possível que muitos labutadores ocupassem as mesmas habitações devido à natureza do local, a redução dos custos, etc. Isto pode explicar as insatisfações, as insubordinações e o abandono dos postos de trabalho de alguns alemães, em relação às suas condições de vida e trabalho.

Sendo assim, as divisões dos mesmos espaços de moradia indicaram que, neste aspecto os africanos e os alemães solteiros compartilharam experiências em comum no empreendimento. Por fim, Emília Viotti ao salientou o desconforto das habitações concedidas aos imigrantes nas fazendas, que, por vezes, lembravam as senzalas. De acordo com ela a situação do trabalhador livre, “entretanto, não deveria ser melhor do que a do escravo: sem propriedade e recebendo salários ínfimos”²⁶⁷.

A despeito da alimentação, os relatórios de despesas e o diário do administrador Carlos Rath indicaram informações concernentes aos 1856 e 1857. No dia 1 de abril de 1856, Rath assinou um recibo com os seguintes mantimentos: “um alqueire e meio de feijão, doze alqueires de farinha de mandioca, um alqueire de farinha de milho, seis arrobas de toucinho e cinco varas de fumo”²⁶⁸.

Por sua vez, quatro dias após o engenheiro recebeu do administrador da barreira do Cubatão a quantia de: “quatro alqueires de farinha, duas arrobas de feijão e dois de

²⁶⁶ Relatório do estado atual da Fábrica de Ferro de S. João, de Ipanema, e das obras e providências mais necessárias, não só para seu melhoramento como para sua conservação. In: *Relatório da Repartição dos Negócios da Guerra apresentado à Assembleia Geral Legislativa*, na 2ª Sessão da 8ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro, 1850. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/relatorio-ministerio-guerra/720950> e http://memoria.bn.br//720950/per720950_1850_00001.pdf

²⁶⁷ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p. 74.

²⁶⁸ AESP, Ordem nº CO 5152. Relatório de despesa, 01 de abril de 1856.

toucinho”²⁶⁹. No mês subsequente foram: “doze alqueires de farinha de mandioca, nove arrobas de toucinho, seis alqueires de feijão e $\frac{3}{4}$ de farinha de milho”²⁷⁰. Aliás, o detalhamento mais rico acerca do tema consta no décimo sétimo dia do diário de Rath. Nele, ele esclareceu:

Mandei dar a cada um dos africanos um prato de folha de flandres, que se contentaram muito com isso, regulei os mantimentos para cada um, $\frac{3}{4}$ de toucinho, um prato regular de farinha e meio de feijão e o mesmo de canjica e suficiente sal. Recomendei a economia sem haver desperdício, e mais limpeza na maneira de cozinhar, também tenho mandado acompanhar os mantimentos que seguem desta administração para o Zanzalá²⁷¹.

Acerca do ano de 1857 constam em abril: “trinta alqueires de farinha, meio dito de arroz, oito arrobas e vinte e quatro de toucinho; trinta alqueires de farinha, um dito de sal, caixa com quarenta e oito de sabão, uma arroba de fumo”²⁷². A folha de flandres, citada pelo diretor, constituía-se de ferro ou estanho. Sua utilização em larga escala ocorreu a partir do século XVIII com a fabricação de utensílios de ferro e, no XIX passou a ser destinada para a conservação de alimentos. O material também ganhou uso no trato dos escravizados, por possuir elevada maleabilidade.

Logo inúmeras máscaras foram confeccionadas a fim de impedir que os trabalhadores ingerissem bebidas, como a cachaça, alimentos, terra (nos casos de geofagia), e até mesmo as pepitas de ouro durante o ciclo da mineração. Com relação à distribuição dos alimentos nas obras nota-se a inexistência de um padrão. Os mantimentos variavam de acordo com o mês e o ano, provavelmente seguindo a lógica do consumo no local ou de acordo com os recursos do momento.

Vale lembrar, a relevância da Província de São Paulo na produção de gêneros alimentícios destinados ao abastecimento interno, e não apenas para as exportações, como o café. Além disso, a grande maioria dos plantéis contou com a mão-de-obra escrava no cultivo dos mantimentos.

Acerca do assunto, Francisco Luna Vidal e Herbert S. Klein estudaram a escravidão africana na produção de alimentos. Os historiadores realizaram pesquisas

²⁶⁹ AESP, Ordem nº CO 5152. Relatório de despesa, 05 de abril de 1856.

²⁷⁰ Idem.

²⁷¹ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

²⁷² AESP, Ordem nº CO 5152. Relatório de despesa, 16 de abril de 1857.

nos relatos dos viajantes, nas listas nominativas, demográficas e domiciliares, presentes no Arquivo Público do Estado. Segundo eles, os alimentos básicos como feijão, carnes, arroz, milho, tabaco, aguardente e toucinho foram produzidos tanto no litoral como no planalto²⁷³.

Os autores observaram ainda a atuação da cidade de Cunha, na produção de milho, a criação de suínos e o processamento de toucinho; já, Jacareí, no Vale do Paraíba, se destacou com a produção de feijão e arroz²⁷⁴. Dentre os gêneros, o milho possuía um papel crucial, pois além de servir de alimento à população, correspondia inclusive na ingestão para as mulas e os porcos, os quais eram abatidos, fornecendo a carne e o toucinho²⁷⁵. Sobre o feijão, Luna e Klein salientaram:

Juntamente com o arroz, o feijão foi provavelmente o mais importante alimento consumido em São Paulo desde o início da colonização. Como o arroz e o milho, o feijão foi uma cultura encontrada por todas as partes e foi produzido tanto pelos agricultores pobres como pelos grandes fazendeiros. Era normal encontrar plantações de feijão em fazendas de criação de gado ou em engenhos de açúcar. [...]. As unidades agrícolas com escravos, produtoras de feijão, continham, em média, entre 08 e 13 cativos, e produziram oito vezes mais que as unidades sem escravos²⁷⁶.

Opostamente, na província do Mato Grosso, Zilda Moura encontrou uma alimentação composta de gêneros mais diversificados, na qual os africanos participavam do processo do plantio como banana, abóbora, amendoim, cará, batata doce, etc. Além disso, “a mandioca poderia ser consumida no prazo de doze meses, o milho e a batata doce em cinco, e o feijão em noventa dias”²⁷⁷.

Não obstante, quantificar as medidas dos alimentos distribuídos constitui-se em tarefa árdua e imprecisa. As unidades de medidas eram complexas, não seguiam referências exatas até 1862, Alguns historiadores como novamente, Francisco Luna Vidal e Herbert S. Klein, além de Iraci del Nero da Costa, buscaram perscrutar as análises referentes ao período colonial e imperial. Costa, apesar de indicar algumas medições

²⁷³ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Escravidão africana na produção de alimentos. *São Paulo no século 19. Estudos Econômicos* (São Paulo), v. 40, n. 2, p. 295-317, abril-junho 2010.

²⁷⁴ Idem, p. 300.

²⁷⁵ Ibidem, p.307.

²⁷⁶ Ibidem, p.317.

²⁷⁷ MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado, Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis- SC, 2014, p. 126.

semelhantes entre vários autores, sugeriu aos pesquisadores optarem pelos valores mais apropriados, de acordo com a realidade de cada estudo²⁷⁸.

Desta maneira, optamos por considerar as dimensões inferidas por Vidal e Klein, assim, a arroba era unidade de peso que correspondia a 14, 689 quilos. Nestas proporções se media o café, milho, açúcar, toicinho²⁷⁹. Contudo, o alqueire representava a unidade de volume, portanto a sua conversão equivalia a litros, segundo os historiadores: “O alqueire de milho, com densidade de 0,8333, corresponderia a 30,225 quilos, pois um alqueire representava 36,27 litros; o alqueire de feijão representariam 30,225 quilos e o alqueire de arroz 24,18 quilos”²⁸⁰. Já o fumo, media-se pela unidade denominada vara, cada vara continha cerca de 1,10m.

Como não é possível identificar as densidades, optamos pela noção geral de medida: a arroba: 14,689 quilos; e 32, 27 litros para alqueire, destacadas pelos autores, Destarte, as transformações realizadas para as medidas atuais dimensões eram:

- **1 de abril de 1856:** Feijão: 54,405 litros, Farinha de mandioca: 435, 24 litros, Farinha de milho: 36, 27litros, toucinho: 73, 445 quilos e Fumo:5,5 metros.
- **5 de abril de 1856:** Farinha: 145,08 litros, Feijão e toucinho: 29, 378 quilos.
- **5 de maio de 1856:** Farinha de mandioca: 435, 24 litros, Toicinho:132, 201 quilos, Feijão: 217,62 litros, Farinha de milho: 27,2025 litros.
- **16 de abri1 de 1857:** Farinha: 1,008,1 quilos, Arroz: 18,135 quilos, Toicinho: 117, 512 quilos, caixa com 48 de sabão e uma arroba de fumo²⁸¹.

Por fim, Rath destacou a distribuição de $\frac{3}{4}$ de toicinho para cada trabalhador, mas tendo em vista a distribuição de alimentos aos africanos e escravizados no Brasil do século XIX, lidamos com a possibilidade de ele ter se referido a $\frac{3}{4}$ de 1 quilo de toicinho, portanto cada africano poderia ter recebido naquele momento 750 gramas do mantimento, quantia escassa se comparada ao esforço físico empreendido nas funções.

²⁷⁸ COSTA, Iraci del Nero da (compilador). Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. *Boletim de História Demográfica*. São Paulo, FEA-USP, 1(1), p; 01-05. 1994,

²⁷⁹ LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. Nota a respeito de medidas de grãos utilizadas no período colonial e as dificuldades para a conversão ao sistema métrico. *Boletim de História Demográfica*, ano VIII, n. 21, p.01-05, março de 2001.

²⁸⁰ Idem, p.04.

²⁸¹ Não foi possível transformar o fumo, pois apenas encontramos a medida “vara” para o mesmo, e não arroba.

Embora a partir de 1850 houvesse uma maior preocupação dos senhores quanto ao tratamento oferecido aos trabalhadores, diante das tensões do fim do tráfico transatlântico e o problema da mão-de-obra; na realidade, o sustento dos africanos livres e dos escravizados ainda era, majoritariamente, inferior às suas necessidades, assim em muitas fazendas eles recebiam apenas uma refeição por dia, composta de feijão, farinha ou milho.

Ademais, o tratamento dado aos escravizados esteve ligado às teorias relativas à administração da escravatura no Brasil, Cuba, Estados Unidos, Caribe e outras localidades, as quais foram examinadas por Rafael de Bivar Marquese no livro: *“Feitores do corpo, missionários da mente”*. Com o objetivo de identificar os impactos dos discursos e das ferramentas mentais da economia política em meio ao controle do trabalho dos cativos, o historiador também trouxe à luz as reflexões acerca das relações entre escravidão e modernidade.

Para isto, Marquese utilizou diversos manuais dos agricultores, como por exemplo, o *“Manual do Agricultor Brasileiro”*, de Carlos Augusto Taunay, o “Memória sobre a fundação de uma fazenda na província do Rio de Janeiro”, do Barão Paty do Alferes, *“Manual dos gêneros alimentícios”*, do padre Antonio Caetano da Fonseca. De acordo com ele, as prescrições divulgadas nos manuais eram voltadas para a ação. Assim, as instruções relativas à boa alimentação, ao vestuário, à moradia, ao trato das enfermidades e às uniões familiares deveriam garantir a atividade produtiva e elevar a expectativa de vida dos escravizados.

Por sua vez, o estabelecimento da ração diária e a quantidade de alimentos deveria ser o necessário para conservar a saúde e as forças sem excessos. Inclusive, a distribuição dos alimentos também deveria seguir um preceito disciplinar, no qual os escravizados deveriam comer sempre juntos em ranchos com cinco ou dez pessoas²⁸².

Segundo o historiador, os princípios relativos à administração do trabalho, foram formulados tanto para a escravatura nas propriedades rurais, como para o trabalhador industrial assalariado. No entanto, ele deixou claro que, “a administração no caso dos cativos deveria ser exercida sobre a totalidade de sua vida, e não apenas sobre o seu trabalho”²⁸³. Logo, estas construções de saberes estiveram integradas, sobretudo, ao centro da economia-mundo capitalista, na qual se objetivava criar um trabalhador

²⁸² MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004, p. 273.

²⁸³ Idem, p. 379.

disciplinado e produtivo, capaz de corresponder às demandas da exploração de sua mão-de-obra, fato bastante presente nas experiências dos labutadores da Maioridade.

Com relação às vestimentas identificamos somente uma descrição de 1856, a qual constava o recebimento de: “24 saias de algodão trançado, 28 camisas para as africanas, 6 ditas para os africanos, 7 calças para os mesmos”²⁸⁴. Apesar de ter existido algumas africanas responsáveis pela costura das vestimentas, a quantidade de trajes recebida para o período foi extremamente parca, tendo em vista o número de africanos no empreendimento.

Ademais, os relatórios produzidos pela administração não apontaram o fornecimento de outras vestes ao longo do tempo. Contudo, na província do Rio de Janeiro desde 1842 um regulamento estabelecia as quantidades de vestimentas para os africanos livres pertencentes às obras públicas, os quais deveriam receber:

três vezes ao ano, nos meses de janeiro, maio e setembro, um par de calças e uma camisa de algodão; uma vez ao ano, no mês de abril, uma carapuça dobrada, um chapéu de palha pintado a óleo, uma manta grande, uma "esteira fornida", uma camisa "de bata boa", uma tigela de folha e uma colher de metal. Além disso, nos domingos e dias santos deveriam receber cem réis para seu uso²⁸⁵.

Obviamente, a distância entre a teoria e a prática sempre foram bem aquém no Brasil, especialmente no caso dos africanos livres e escravizados. À vista disso, na maioria das vezes, as exigências estabelecidas no papel não foram respeitadas, logo, muitas das fugas e reivindicações dos africanos ocorreram devido às queixas de vestimenta e alimentação insuficientes.

Dessarte, outros historiadores que estudaram os tutelados também não encontraram muitas informações sobre as vestimentas. Nas obras públicas da província do Ceará, Jofre Teófilo Vieira assinalou a presença de apenas um documento, cujo presidente da província ordenou a entrega para o administrador da “quantia orçada para o vestuário dos Africanos”²⁸⁶.

²⁸⁴ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

²⁸⁵ APERJ, FPP 0735. Apud: CAVALHEIRO, Daniela C. *Os africanos livres no Brasil: tráfico ilegal, vidas tuteladas e experiências coletivas no século XIX*. Dissertação de Mestrado em História Social. UFRJ: Seropédica- RJ, 2015, p.118.

²⁸⁶ VIEIRA, Jofre Teófilo. *Os "Samangolés": africanos livres no Ceará (1835-1865)*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará. Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2017, p. 184.

Nos aldeamentos do Paraná, os relatos foram os piores possíveis, o próprio diretor, Frei Thimoteo alegou que os tutelados não recebiam tecidos, andavam nus e sujos²⁸⁷. Na Casa de Correção da Corte, Carlos Araújo Moreira destacou que as roupas eram de péssima qualidade. Ele citou uma representação dos presos e dos pretos africanos existentes no local:

na Casa de Correção dão uma calça, e uma camisa de algodãozinho do mais podre que há para os mesmos três meses tão somente de maneira Senhor que esta roupa por muito poupada que seja, não atua mais que um mês pela sua péssima qualidade²⁸⁸.

Ainda de acordo com o documento os trabalhadores se queixavam inclusive do tratamento dado aos pertencentes ao Arsenal da Marinha (talvez os únicos privilegiados, pois sempre recebiam os materiais). Na Fábrica de Ipanema, os africanos livres utilizavam as roupas provenientes do Arsenal de Guerra no Rio de Janeiro. Provavelmente elas eram gastas, em desuso e velhas, as quais não poderiam mais ser aproveitadas pelas guarnições, e se constituíram de: 650 fardas de pano, 25 capotes, 122 calças e 300 fardas²⁸⁹.

Também, no local os relatórios, ofícios e correspondências dos administradores salientaram as queixas e reivindicações dos tutelados, além dos problemas de saúde que lotavam a enfermaria, provenientes das roupas sujas e/ou molhadas no corpo dos trabalhadores.

Não obstante, nas propriedades rurais Emília Viotti da Costa relatou que, as roupas dos escravizados eram renovadas uma vez por ano. Os homens usavam calça e camisa de algodão grosseira e como agasalho, o surtum: uma espécie de jaqueta, forrado de baeta. As vestes eram, em geral, lavadas e inspecionadas semanalmente, aos

²⁸⁷ Correspondência de Timotheo de Castelnuovo ao presidente da província, Francisco Liberato de Mattos, de 20 de julho-27 de setembro de 1858; AP63.11.405. Correspondência de Frei Timotheo ao presidente da província do Paraná, Francisco Liberato de Mattos, de 10 de outubro de 1858. Apud: VON ZUBEN, Danúsia M. *Os africanos livres nos aldeamentos indígenas do Paraná provincial. (1853-1862)*. Monografia apresentada à disciplina de Estágio Supervisionado em Pesquisa Histórica como requisito parcial à conclusão do Curso de História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2010, p. 58.

²⁸⁸ Biblioteca Nacional (BN). *Manuscritos*, II – 34, 25, 11. “Representação dos presos existentes nos trabalhos da Casa de Correção e dos pretos africanos...”. Apud: ARAÚJO, Carlos E.M. *Cárceres Imperiais: A Casa de Correção no Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império (1830-1861)*. Tese de Doutorado, Campinas-SP: UNICAMP, 2009, p. 201.

²⁸⁹ AESP, Fábrica de Ipanema, 06 de julho de 1842. Conta dos objetos remetidos do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro para esta fábrica para vestuário dos escravos e africanos. Ordem nº CO 5215 (1840-1848).

domingos e, conseqüentemente, não tinham muita durabilidade, o que causava bastante espanto nos viajantes estrangeiros, pois conheceram fazendas riquíssimas, mas com trabalhadores aos andrajos²⁹⁰. Já, Rafael Marquese indicou através do exame dos manuais relativos à administração escravista que, as vestimentas assim como a alimentação deveriam preservar o corpo dos escravizados, afinal ele era entendido como capital do senhor²⁹¹.

Destarte, conforme a grande maioria dos estudos já destacou, na prática, os africanos e os escravizados compartilharam experiências semelhantes. Portanto, ambos os grupos se depararam com várias dificuldades, entre elas a ausência de vestimentas²⁹². Com relação aos alemães não pudemos estabelecer nenhuma avaliação, pois este dado sequer apareceu nos documentos produzidos.

Então, não sabemos quais eram os responsáveis pela distribuição de seus trajes, se ficava somente a cargo deles, ou se encontraram problemas a respeito. Inclusive, é possível que a sua origem étnica tenha contribuído para o fornecimento das roupas, afinal eles não foram indivíduos reduzidos à escravidão.

4.3. Saúde e mortalidades

As investigações que buscam identificar como era a saúde dos escravizados no Brasil, constituem-se em um campo fértil na historiografia. Nos últimos anos, pesquisadores em todo o país contribuíram para as discussões acerca das moléstias, dos saberes médicos e das mortalidades. Amparados por fontes diversificadas como os manuais médicos e dos agricultores, os registros paroquiais, os livros de memórias, as iconografias, as estatísticas demográficas, etc. os estudiosos forneceram ricas reflexões, pautados principalmente pela interdisciplinaridade²⁹³.

²⁹⁰ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p. 296.

²⁹¹ MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004, p. 273-274.

²⁹² Já apontamos no Mestrado uma série de discussões historiográficas relativos às roupas dos escravos, fossem eles urbanos ou rurais. No entanto, não é o objetivo aqui repeti-las. Para mais informações ver: RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

²⁹³ São alguns exemplos da vasta bibliografia sobre o assunto: ALMEIDA, Ana Maria Leal e FALCI, Miridan Britto. *Morte Escrava em Vassouras*. Vassouras, Laboratório Gênero e Escravidão, 2007. ASSIS, Marcelo Ferreira. *Tráfico Atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro (1790-1830)*. Dissertação de Mestrado. História, UERJ, Rio de Janeiro, 2002. CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo Cia das Letras, 1996. CHALHOUB, Sidney, (org.). *Artes e ofícios de Curar no Brasil*. Campinas, Ed. Unicamp, 2003. FREITAS, Octavio de. *Doenças africanas no Brasil*. São Paulo:

Assim, a observação dos modos de vida, da higiene, das atuações dos cirurgiões e dos sangradores; das discussões entre tráfico e doenças, bem como as práticas terapêuticas e de cura exercida pelos africanos e escravizados, tem demonstrado um universo no qual os trabalhadores não foram somente indivíduos passivos acometidos pelas moléstias; envoltos por estigmas e preconceitos. Mas sim, que eles, também desempenharam importantes conhecimentos na história da medicina da época.

Com relação às documentações sobre o tema na estrada da Maioridade elas são esparsas ao longo dos anos, na maioria das vezes, percebemos apenas breves menções nos relatos das autoridades. Sendo assim, as informações mais detalhadas, também ocorreram durante a administração de Carlos Rath, através de seu diário. Além do mais, com o intuito de identificarmos outros dados sobre o assunto, buscamos subsídios nos arquivos da Santa Casa de Misericórdia de Santos e de São Paulo, afinal a instituição deteve grande relevância nos tratamentos da saúde no Brasil imperial.

O fundo “Santa Casa de Misericórdia”, presente no Arquivo Público do Estado abrange várias localidades e contém elementos relativos mais aos aspectos administrativos, como relatório de despesas e folhas de pagamento. Quanto aos arquivos da Santa Casa de Santos, a instituição alegou que o seu acervo estava fechado para consulta, logo não poderia permitir a nossa pesquisa.

Todavia, o “*Repertório de documentos para a história da escravidão em Santos (1865-1888)*”, detém inúmeros registros dos assentamentos e certidões de óbitos do Cemitério da cidade, denominado Paquetá, criado em 1853. Os organizadores do Repertório elencaram a presença de mais de sete mil registros de óbitos dos escravizados e das pessoas livres. Contudo, devido ao tempo hábil para a Tese optamos por pesquisar os apontamentos digitalizados e os mencionados no trabalho. Os livros possuem elementos como a data, o nome, o estado civil, a idade, a naturalidade, a causa da morte e a condição (escravo ou africano)²⁹⁴.

Companhia Editora Nacional, 1935. PIMENTA, Tânia Salgado. “Barbeiros-sangradores e curandeiros no Brasil (1808-1828)”. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p.349-374. 1998. PORTO, Ângela de Araújo (org.). *Doenças e escravidão: sistema de saúde e práticas terapêuticas*. CD-ROM, Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz, 2007. SAMPAIO, Gabriela dos Reis. *Nas trincheiras da cura: as diferentes medicinas no Rio de Janeiro Imperial*. Campinas, Editora da Unicamp, CECULT, IFCH, 2001.

²⁹⁴ CHIAPETTA, Ana Paula; COSTA, Bruno Garcia da; PEREIRA, Odair José. *Repertório de documentos para a história da escravidão em Santos (1865-1888)*. Fundação Arquivo e Memória de Santos, 2015. Disponível em: http://www.fundasantos.org.br/e107_files/public/repertorio_de_documentos_para_historia_da_escravido_em_santos_1865_-_1888.pdf

Como recurso metodológico, buscamos todos os nomes presentes no Repertório, cruzando-os com os dos africanos da Maioridade, através de nosso banco de dados. Infelizmente, o que encontramos, majoritariamente, foram as informações obituárias de escravos, cujos nomes dos proprietários estiveram arrolados junto com seus nomes, estado civil, etc.

Em Santos, os sepultamentos ocorriam principalmente na Igreja do Valongo ou no quintal de Santo Antônio, localizado atrás do antigo convento da cidade, cuja região fora demolida para a construção da Estrada de Santos a Jundiá, em 1853. Apesar de não obtermos ocorrências exatas sobre os sepultamentos dos africanos da Maioridade, é possível que os indivíduos que ali trabalharam entre 1851 a 1853, tenham sido enterrados no Valongo ou no quintal de Santo Antônio.

Não obstante, em 1856 o engenheiro Rath tomou conhecimento de um caso ocorrido na gestão anterior. Segundo ele a africana livre Justina, adoecida no Zanzalá²⁹⁵ fora enviada para a casa da administração a fim de receber os cuidados. Justina possuía ferida no peito e dores nas costas, ocasionados pelo: “costume de dar-se algumas dúzias de bolos, mandando-a doente trabalhar”²⁹⁶. Pouco tempo depois a africana faleceu, tendo sido encontrada juntamente com “a filha dela com 10 meses de idade, ainda nos peitos da morta mamando”. Meses depois a filha de Justina também foi encontrada morta “sem trato algum”²⁹⁷.

O caso provoca algumas indagações: Qual teria sido a causa mortis de Justina, além dos cruéis bolos no peito e nas costas? Sua filha recebera algum cuidado após a sua morte? Os filhos das africanas eram denominados de ingênuos e, mediante a legislação eram considerados livres, conforme veremos nas uniões familiares. Será que os demais tutelados foram impedidos de zelar pela menina?

Os critérios de avaliação das penas e de aplicação dos castigos ficavam quase sempre ao arbítrio do senhor, mas de acordo com Emília Viotti a sua execução dependia da índole dos feitores que, não raro se excediam ao aplicá-los. Ela considerou ainda que,

²⁹⁵ O Zanzalá, nome bastante citado nas documentações deste estudo significa “flor de Deus” ou “flor de aleluia”, típica da região da Serra do Mar, principalmente em Cubatão. Atualmente, a cidade de São Bernardo do Campo possui uma localidade com o mesmo nome.

²⁹⁶ AESP, Ordem n° CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

²⁹⁷ Idem.

mesmo no tronco as escravizadas amamentavam os filhos e, muitos cativos “pereciam em consequência das sevícias sofridas antes de serem atados”²⁹⁸.

Além disso, Carlos Rath encontrou três africanos doentes: Aleixo, com reumatismo nas unhas; Catão com o braço direito inchado por causa de mordida de um bicho venenoso; e Venâncio, que tinha as juntas dos pés inchadas junto com uma secreção cutânea, uma qualidade de lepra.

Segundo o diretor, “todos os três não têm tomado remédio algum”, por sua vez, existiam também três alemães doentes, entre eles um que havia sido ferido com um golpe de enxada, mas o documento não indicou informações sobre o autor do ferimento²⁹⁹. De outubro de 1855 até 1 de março de 1856 Rath indicou a ida de 60 trabalhadores à Santa Casa de Misericórdia de Santos, deste número faleceram 56, entretanto não há menção das causas dos falecimentos nem se eram trabalhadores pobres livres, alemães ou africanos³⁰⁰.

No mesmo ano, ele informou no relatório de despesas o enterro da inocente Leocádia, filha dos africanos, Alípio e Esmeraldina, mas sem pormenores³⁰¹. Embora não existam muitos detalhes sobre as moléstias e mortes, o diretor narrou as condições as quais os trabalhadores eram expostos, tal descrição fornece elementos que auxiliam na compreensão do universo vivenciado pelos sujeitos:

Desde que entrei para atual administração em 1856, tive poucos meses que se pode chamar de seca, este tempo enchia as enfermarias com disenterias e atacados de febre amarela, depois começaram as chuvas até hoje, setembro de 1857. Passando o tempo que se chama de seca, com mais ou menos intensidade, continuaram as chuvas e embaraçam os trabalhadores constantemente de Santos até o Rio Pequeno³⁰².

Rath também expressou a situação dos trabalhos exercidos no cume da serra, estes iniciavam às quatro horas da tarde e percorriam até as dez, onze horas do dia seguinte³⁰³. Além do mais: “a chuva, o frio, a serração, de ver o sol claro seis dias efetivos é uma raridade naquele lugar, e este é o motivo porque os trabalhos andam lá mais

²⁹⁸ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Ed. Difel, 1966, p. 340 e 343.

²⁹⁹ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

³⁰⁰ AESP, Ordem nº CO1232. Resumo das despesas feitas com a Estrada de Santos no mês de abril de 1856.

³⁰¹ AESP, Ordem nº CO1232. Ofício do administrador Carlos Rath. 14 de janeiro de 1856.

³⁰² AESP, Ordem nº CO1232. Ofício do administrador Carlos Rath. Cubatão, 01 de outubro de 1857.

³⁰³ Idem.

morosos e por isso mais caros, o pessoal de toda classe sofre mais ali, que qualquer outro lugar”³⁰⁴. O engenheiro explicou que esta situação favoreceu a evasão dos trabalhadores portugueses e o adoecimento dos alemães. Já, durante o calor, no aterrado de Santos os labutadores eram acometidos de febre amarela e enchiam as enfermarias³⁰⁵.

A febre amarela é uma doença transmitida por mosquitos, típica de regiões tropicais. A primeira epidemia teria ocorrido no Rio de Janeiro entre os anos de 1849-1850. Estudos apontam a infestação de mais de 200 mil habitantes, contabilizando uma média de 4 mil mortes na Corte³⁰⁶. Obviamente, as características da Serra do Mar, favoreceram a proliferação da doença, afinal esta se constituía de mata fechada, com calor e chuvas extremas durante o verão.

Também no caso dos africanos livres os estudos apontaram elevadas moléstias decorrentes das jornadas de trabalho exaustivas aliadas ao tratamento precário oferecido no cotidiano. Entretanto, é possível indicar algumas diferenças entre as instituições públicas, devido justamente às diversas naturezas dos empreendimentos.

Por exemplo, no trabalho anterior identificamos causa mortis dos africanos relacionadas com acidentes de trabalho nas máquinas e fornos da metalurgia, mutilações, ausência de equipamentos básicos de higiene e médicos (embora houvesse um local destinado para o trato dos tutelados). Inclusive, contabilizamos o falecimento de 35 africanos, sendo três crianças e dois maiores de sessenta anos, dentre as mulheres o número foi baixo apenas quatro (duas crianças e uma adulta)³⁰⁷.

Sobre as moléstias encontramos informações de: feridas nos pés, hidropisia, boubas, febres, bexigas ou varíola e escorbuto. O escorbuto, doença típica dos navios negreiros em decorrência da ausência de vitamina C e alimentos frescos e, infligiu alguns africanos recém-chegados na Fábrica de Ferro Ipanema.

As fontes da Maioridade relataram apenas que os trabalhadores eram enviados à sede da administração para serem tratados ou à Santa Casa de Misericórdia de Santos. Assim, não foi possível saber como era o local e o tratamento dispensado. Todavia, tanto

³⁰⁴ AESP, Ordem nº C01232. Ofício do administrador Carlos Rath. Cubatão, 01 de outubro de 1857.

³⁰⁵ Idem.

³⁰⁶ Sobre a febre amarela no Brasil durante o século XIX ver: BENCHIMOL, Jaime L. História da febre amarela no Brasil. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, vol.1 nº01, p.01-04, Rio de Janeiro Jul/Out, 1994.

³⁰⁷ Para mais ver: RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)*. São Paulo: Alameda, 2016.

na Fábrica de Ipanema quanto na Fábrica de Pólvora da Estrela- RJ existem relatos da existência de um lugar para este fim, mesmo sem a presença de médicos que cuidassem dos enfermos. Logo, na fábrica carioca o número de mortos entre os homens chegou a 21,9%, enquanto as mulheres apenas 9,5%³⁰⁸.

Na Sociedade Mineradora do Mato Grosso, a ausência de médicos regulares para os cuidados dos africanos, influenciaram as seguintes causas mortis: ataques de asma, gastrite, gota, hemorragia, hidropisia, inflamação pulmonar, melena, paralisia e apostema, totalizando 15 indivíduos³⁰⁹.

Na Bahia, Adriana Santana destacou que por meio de um acordo, o estado se comprometeu a pagar pelo tratamento dos africanos doentes das instituições públicas, no Quintal dos Lázarus e na Santa Casa de Misericórdia, porém isto não se concretizou efetivamente. Assim, os tutelados eram enviados para a Casa de Correção até recuperarem completamente suas condições físicas³¹⁰.

Além do mais, Júlio César Medeiros buscou identificar como os trabalhadores da Imperial Fazenda de Santa Cruz, no Rio de Janeiro lidaram com as suas enfermidades e as suas práticas de saúde em torno dos conhecimentos da medicina vigente, entre 1861 e 1867. Para tal, o autor examinou nos livros de óbitos de escravos os nomes, locais, a causa mortis e o local dos sepultamentos.

Assim, Medeiros encontrou entre as principais moléstias as doenças infecto-parasitárias, as diarreias, a coqueluche, as febres e a tuberculose. Segundo ele, a tuberculose que é transmitida pelo ar se disseminava pelas senzalas em decorrência das poucas separações entre os indivíduos e as famílias. Quanto às febres elas podiam ser classificadas em vários tipos, pois na primeira metade do século XIX eram citadas como: ardentes, pútridas, palustres, agudas, etc.³¹¹.

Ademais, segundo ele, o stress da escravidão em conjunto com os castigos físicos contribuiu para o desenvolvimento dessas patologias, as quais culminavam com o falecimento das pessoas; fato muito semelhante ao ocorrido com a africana Justina.

³⁰⁸ MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005, p. 149-150.

³⁰⁹ MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2014, p. 144-146.

³¹⁰ SANTANA, Adriana S. *Os africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia: Salvador, 2007, p. 129.

³¹¹ PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. Práticas de saúde, doenças e sociabilidade escrava na Imperial Fazenda de Santa Cruz, da segunda metade do século XIX. *Histórica* – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, nº 35, p. 01-16, 2009.

Medeiros concluiu que, a manutenção da saúde passava pelas ações decisórias, daqueles que, em última instância, possuíam o direito de vida e morte sobre a escravaria. Inclusive, ao fazer um paralelo com a contemporaneidade o autor destacou como a saúde pública ainda hoje, está ligada em muitos casos, às medidas políticas implementadas que nem sempre atendem à demanda daqueles que dela mais necessitam³¹².

Apesar de algumas diferenciações pontuais acerca do tratamento oferecido ou das causas mortis, os africanos livres e os escravizados no Brasil oitocentista não foram agentes passivos nesta questão. Mesmo com as dificuldades cotidianas e o tratamento insuficiente, aqueles homens e mulheres contribuíram com uma gama variada de práticas terapêuticas e de cura, de saberes médicos e naturais, que se refletem até os dias atuais.

Por conseguinte, o grande diferencial dos tutelados da Maioridade residiu nas próprias características dos trabalhos, em locais inóspitos, sujeitos às variações climáticas extremas e a alta pluviosidade. Se não bastassem tais fatores, eles ainda precisaram lidar com a ausência de tratamento adequado, com os desmoronamentos, os atoladouros, as picadas e mordidas de bichos nos canteiros das obras. Enfim, aqueles que conseguiram sobreviver assim o fizeram duplamente: primeiro devido às agruras da travessia atlântica e, segundo pela rotina na Serra do Mar.

4.4. As formações familiares

A historiografia acerca das formações familiares dos africanos, escravizados e libertos há anos é bastante consolidada. Nos anos de 1950 e 1960, os estudiosos julgaram que a predominância masculina nos plantéis, aliada a uma baixa presença feminina, em conjunto com as políticas senhoriais, impediram a formação de laços sociais e famílias nucleares ao longo do tempo.

Uma das primeiras pesquisas, na década de 70 que passou a contestar estas interpretações foi a de Kátia Matoso. Ao estudar os escravizados em Salvador, a autora questionou a possibilidade de os indivíduos serem totalmente dominados psicologicamente, a ponto de não recriarem uniões e solidariedades entre os seus

³¹² PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. Práticas de saúde, doenças e sociabilidade escrava na Imperial Fazenda de Santa Cruz, da segunda metade do século XIX. *Histórica* – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, nº 35, p. 01-16, 2009.

companheiros de travessia³¹³. A partir da década de 1980, e, novamente, através da renovação dos estudos relativos à escravidão, muitos historiadores se dedicaram às grandes lavouras do Sudeste, passando a interpretar os escravizados como agentes históricos, não mais enquadrados no espectro da anomia social, defendida pelas gerações anteriores.

Desta forma, pesquisas diversificadas de mestrado e doutorado, no âmbito da História Social e da História Social da Cultura perscrutaram trajetórias diversificadas dos indivíduos em meio à diáspora. Logo, para muitos autores os laços familiares além de representarem as tentativas de reconstrução da vida de milhares de homens e mulheres, apontaram inclusive as estratégias de sobrevivência e a luta por maiores chances de se alcançar as alforrias e a emancipação definitiva nos embates jurídicos dos trabalhadores.

Já citamos no item sobre as moradias o historiador Robert Slenes, o qual também se dedicou aos laços de parentesco. Afinal, o espaço da moradia está intrinsecamente relacionado com as possibilidades de vida doméstica e familiar, as quais se inseriram, segundo ele, na luta por maior autonomia dentro do cativeiro³¹⁴.

Outro trabalho relevante foi o de Manolo Florentino e José Roberto Goés. Nele, os historiadores indicaram a compatibilidade entre a existência do tráfico e a formação das famílias estáveis, especialmente com o aumento do número de mulheres nos plantéis. Além do mais, eles consideraram que a diversidade e a rivalidade étnica entre os africanos, impediram conspirações contra os senhores, favorecendo-os.

Porém, a constituição das famílias, fosse por estímulo dos senhores ou dos próprios escravizados, tornou a vida no cativeiro menos dolorosa. Nesse sentido, ao formarem laços de parentesco os indivíduos estabeleceram, sobretudo, a “paz nas senzalas”, pois a família escrava funcionou como um elemento de estabilização social, permitindo aos senhores obterem uma renda política, ao mesmo tempo em que os escravizados formavam solidariedades e laços como forma de sobrevivência³¹⁵.

A historiografia sobre as uniões familiares é demasiada extensa, logo optamos por examinar alguns trabalhos pontuais, haja vista que já realizamos tais discussões

³¹³ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3ª. São Paulo: Brasiliense, 1982.

³¹⁴ SLENES, Robert W. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil Sudeste, século XIX*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999.

³¹⁵ FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987. p. 172-175.

anteriormente³¹⁶. Não obstante, com relação aos africanos livres, também muitos estudos buscaram identificar as estruturas de compadrio, de parentesco, as solidariedades, bem como as uniões ao longo do tempo. Em maior, ou menor grau, as pesquisas demonstraram que, os tutelados buscaram inicialmente se unirem matrimonialmente com as pessoas cujas condições eram semelhantes, indicando assim que os indivíduos detinham a consciência de sua condição jurídica.

Na Fábrica de Ipanema identificamos que as africanas se casaram com seus companheiros também tutelados, totalizando oito famílias. Desta maneira, elas detiveram melhores chances de escolher os seus parceiros diante do grupo, tendo em vista que compunham um número muito menor que os do sexo masculino. Por sua vez, os homens os quais não conseguiram casamento com as africanas estabeleceram uniões estáveis com as escravas ditas crioulas, logo encontramos a formação de onze famílias nucleares.

Ademais, as uniões e os batismos eram sancionados pela Igreja, a iniciativa além de destacar as atitudes paternalistas dos senhores continham os ideais moralizadores das instituições. Também no estabelecimento, os trabalhadores casados eram incentivados a adquirir fogo próprio, o que garantia maior controle do espaço da moradia no cativeiro.

Nos canteiros de obras da estrada nos deparamos com alguns diferenciais: o número de famílias foi muito superior, bem como o de crianças de até três anos, filhos das uniões estáveis, denominados de ingênuos. O documento seguinte, do ano de 1859,

³¹⁶ ABREU, Martha. Mães escravas e filhos libertos: novas perspectivas em torno da Lei do Ventre Livre. Rio de Janeiro, 1871. In: RIZZINI, Irene. *Olhares sobre a criança no Brasil – séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Editora Universitária Santa Úrsula/Améis, 1997, p.107-125. ALANIZ, Anna Gicceli C. *Ingênuos e libertos: estratégias de sobrevivência familiar em épocas de transição, 1871-1895*. Dissertação de Mestrado em História Social. Departamento de História da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1994. COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. Ed. DIFEL: São Paulo, 1966. COSTA, Irani del N. da. A família escrava em Lorena (1801). *Estudos Econômicos*, vol. 17, nº02, p. 249-295, maio-ago. 1987. FLORENTINO, Manolo; GÓES, José R. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro (1790-1850)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. FREYRE, Gilberto. *Casa-grande & senzala*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1980. GRAHAM, Richard. A família escrava no Brasil Colonial. In: *Escravidão, Reforma e Imperialismo*. São Paulo: Perspectiva, 1979. KARASCH, Mary, C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850*. Ed. Companhia das Letras: São Paulo, 2000. MATTOS, Hebe M. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista, Brasil século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. SLENES, Robert W. Escravidão e família: padrões de casamento e estabilidade familiar numa comunidade escrava (Campinas, século XIX). *Estudos Econômicos*, vol. 17, nº02, p. 217-227, maio-ago. 1987. SLENES, Robert W. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil Sudeste, século XIX*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999. TEIXEIRA, Heloísa M. *A não-infância: crianças como mão-de-obra em Mariana (1850-1900)*. Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007.

detém uma série de listagens com pequenas tabelas, nas quais as africanas foram divididas em: solteiras com filhos, solteiras sem filhos e casadas.

Assim, as primeiras informações abordaram as africanas solteiras: Damiana (filha Leopoldina 4 meses); Rosinha (filho Bento, 5 anos); Florência (filho Antônio, 1 ano); Cecília (filho Rufino, 15 meses); Branca (filho Sebastião, 15 meses) e Manoela (filho Paulo, 5 meses). Contudo, devido à ausência de dados, não sabemos em que momento essas crianças nasceram, se foi durante o período da tutela de suas mães, ou se chegaram do tráfico ilegal, acompanhadas somente de suas mães ou também junto com os pais.

Inclusive, segundo Herbert Klein, um terço de todas as crianças que vivenciaram a travessia atlântica morreu antes de completar um ano de idade; e, pouco menos da metade faleceu antes dos cinco³¹⁷. Também, as principais moléstias infantis eram as lombrigas e diarreias, as quais deveriam ser combatidas com mingau, arroz e óleo de rícino.

No concernente às mães, vários manuais médicos e dos agricultores sugeriam que elas não deveriam ser tratadas com rigor durante a gestação, pois ocasionavam muitos abortos. Por sua vez, não deveriam realizar trabalhos pesados às vésperas e, após o parto, afinal, com o fim do tráfico era necessário aos fazendeiros garantir a reprodução das famílias. Posteriormente ao nascimento, a criança ficaria sob a responsabilidade de uma pessoa vigilante ou ama seca para que a mãe retornasse às atividades.

Ademais, ocorria a desvalorização da mão-de-obra das mulheres, pois os consignatários pagavam até cinco mil réis a menos do que para as outras, além de se beneficiarem do trabalho das crianças³¹⁸. Já, as africanas solteiras ainda necessitavam enfrentar uma série de preconceitos, pois detiveram laços fora dos preceitos matrimoniais cristãos, logo muitas eram consideradas lascivas e amorais. Neste sentido, ao examinar a atuação dos africanos livres na Bahia, Adriana Santana destacou que:

³¹⁷ KLEIN, Herbert S. *Escravidão africana: América Latina e Caribe*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987, p.174 e 179.

³¹⁸ SANTANA, Adriana S. *Africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007, p.95.

Ficar grávida e ter o filho não significava a conquista de regalias, mas, ao contrário, de desconfiança e desvalorização dos serviços prestados; desconfiança proveniente da falta de conhecimento dos encontros sexuais e dos parceiros escolhidos, já que nenhuma referência é feita aos progenitores dos pequenos africanos livres³¹⁹.

De acordo com o exposto, as mulheres africanas enfrentaram estigmas, assim como as mulheres livres que foram mães solteiras. Todavia, apesar de ambas terem vivenciado inúmeros preconceitos, a condição da tutelada era pior, haja vista que seus filhos também poderiam sofrer as tentativas de reescravização ilegal.

Isto posto, em 1859, as africanas solteiras possuíam juntas o total de seis filhos, com idades entre 4 e 15 meses. Quanto aos homens solteiros, havia dez na Estrada de Jundiá; quatro no Rio Pequeno, três na Serra. Um na casa de administração de Cubatão e outro na de São Bernardo; um na casa do administrador, e outro sem informação. A respeito das africanas casadas, o mesmo documento apontou que elas tiveram o total de 19 filhos, de acordo com as tabelas da página seguinte.

³¹⁹SANTANA, Adriana S. *Africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007, p. 97.

TABELA 8
Relação dos africanos livres existentes na estrada de São Paulo a Santos (1859)

Número	Nomes das mães Casadas	Número de crianças	Nomes das crianças	Idades
1.	Firmina Grande	3	Leôncio	8 anos
			João	3 anos
			Mariana	11 meses
2.	Ângela	3	Idahias	8 anos
			Fortunato	3 anos
			Carolina	5 meses
3.	Maria	2	Alexandrina	7 anos
			Isabella	1 ano
4.	Paulina	2	André	4 anos
			Esperança	1 ano
5.	Mauricia	1	Filipe	5 meses
6.	Marta	1	Marcelina	9 anos
7.	Rosa	1	Luís	2 anos
8.	Cantília	1	Joana	14 meses
9.	Joanna	1	Francisco	1 ano
10.	Eulália	1	Maria	1 ano
11.	Dulcinéia	1	Estevão	14 meses
12.	Beatriz	1	Vicência	14 meses
13.	Joia	1	Lucas	1 mês

Fonte: AESP, Ordem, nº CO 1227. Relação dos africanos livres existentes na estrada de São Paulo a Santos no mês de dezembro de 1859.

As crianças mais velhas eram as das africanas casadas Marta (filha Marcellina: 9 anos); Firmina Grande (filho Leôncio: 8 anos) e Ângela (filho Idahias: 8 anos) a africana Maria (filha Alexandrina: 7 anos). Essas mulheres também possuíam filhos pequenos com idade até 3 anos. Contudo, excetuando-se Ângela que foi casada com o africano Alexandre, não foi possível saber se as demais conceberam os filhos com os mesmos parceiros. Dois anos depois, o número de crianças aumentou consideravelmente e novas famílias foram incluídas na lista, conforme o exposto abaixo. Entretanto, devido à imprecisão das fontes, não sabemos se estas uniões ocorreram com parceiros do empreendimento, ou se foram famílias recém-chegadas ao local.

TABELA 9
Relação dos africanos livres atualmente existentes na Estrada de Santos para os trabalhos da mesma (1861)

Número	Crianças	Crianças
1.	Joanna	26 meses- Filha de Messias e Cantilia
2.	Nicolas	13 meses- Filho de Messias e Cantilia
3.	Alexandrina	8 anos- Filha de Ildefonso e Maria
4.	Isabella	2 anos- Filha de Ildefonso e Maria
5.	Innes	5 meses- Filha de Ildefonso e Maria
6.	Idahia?	9 anos- Filha de Alexandre e Ângela
7.	Fortunato	4 anos- Filho de Alexandre e Ângela
8.	Carolina	18 meses- Filha de Alexandre e Ângela
9.	Estevão	27 meses- Filho de Francisco e Dulcinéia
10.	Rufino	27 meses- Filho de Salvador e Cecília
11.	Arnisa	9 meses- Filha de Salvador e Cecília
12.	Henriqueta	5 anos- Filha de Sancho e Emília
13.	Guilherme	1 ano- Filho de Sancho e Emília
14.	Paulo	17 meses- Filho de Manoela
15.	Marcelina	21 meses- Filha de Bento e Marta
16.	Zacharias	9 meses- Filho de Bento e Marta
17.	Bento	17 meses- Filho de Cosme e Rosina
18.	Filipe	17 meses- Filho de Cosme e Rosina
19.	Maria	2 anos- Filha de Venâncio e Eulália
20.	Francisco	27 meses- Filho de Procópio e Joanna
21.	Sebastião	27 meses- Filho de Branca
22.	Luis	3 anos- Filho de Caraca e Rosa
23.	Nicolas	1 ano- Filho de Tito e Marciana
24.	Serafina	1 ano- Filha de Firmina
25.	Lucia	14 meses- Filha de Candido e Joia
26.	Vicência	27 meses- Filha de Pinheiro e Beatriz
27.	Virginia	8 meses- Filha de Pinheiro e Beatriz
28.	Elisa	3 meses- Filha de Caio e Angélica
29.	Alexandre	1 mês- Filho de Balthazar e Honorata

Fonte: AESP, Ordem, nº CO 1237. Relação dos africanos livres atualmente existentes na Estrada de Cubatão para os trabalhos da mesma em 08 de maio de 1861.

Através da análise dos documentos citados foi possível identificar as seguintes famílias:

Família nº. 01:

Ângela e Alexandre. Prole: Idahias- 9 anos, Fortunato- 4 anos e Carolina 18 meses.

Família nº. 02:

Maria e Ildefonso. Prole: Isabella, 2 anos e Alexandrina 8 anos e Innes 5 meses.

Família nº. 03:

Roza e Caraca. Prole: Luís- 3 anos.

Família nº. 04:

Cantilia e Messias. Prole: Joana, 26 meses.

Família n.º. 05:

Joana e Procópio. Prole: filho Francisco, 1 ano.

Família n.º. 06:

Eulália e Venâncio: Maria, 1 ano.

Família n.º. 07:

Dulcinéia e Francisco. Prole: Estevão 27 meses.

Família n.º. 08:

Beatriz e Pinheiro. Prole: filha Vicência, 27 meses, Virginia 8 meses.

Família n.º. 09:

Joia e Candido. Prole: filha Lúcia 14 meses e Lucas, um mês.

Família n.º. 10:

Cecilia e Salvador. Prole: Rufino 27 meses e Arnisa, 9 meses.

Família n.º. 11:

Emilia e Sancho. Prole: Henriqueta, 5 anos e Guilherme 1 ano.

Família n.º. 12:

Rosina e Cosme. Prole: Bento e Filipe 17 meses (provavelmente gêmeos).

Família n.º. 13:

Marciana e Tito. Prole: Nicolas, 1 ano.

Família n.º. 14:

Joia casada e Candido-Prole: Lúcia, 14 meses.

Família n.º. 15:

Angelica e Caio. Prole: Elisa, 3 meses.

Família n.º. 16:

Honorata e Balthazar. Prole: Alexandre, 1 mês.

Outrossim, para o mês de janeiro de 1861 foram identificadas 92 pessoas, sendo 36 homens, 28 mulheres e 28 crianças. No dia 01 de fevereiro de 1861, 49 pessoas: 25 homens (mas 02 ausentes em trabalhos), 26 mulheres, sem registro das crianças, entretanto sabe-se da existência devido aos documentos anteriores. Além disso, há outro documento sem data, com a informação de 73 indivíduos, 21 homens, 22 mulheres e 29 crianças. Destas apenas quatro são maiores de 04 anos. Já as com idade até três anos correspondem a 25.

Os filhos dos tutelados eram denominados ingênuos, ou seja, prole de ventre livre nascido no Brasil. A origem do termo remonta ao direito romano, entretanto a condição jurídica das crianças tornou-se mais ambíguas e delicadas que a de seus pais, pois na maioria das vezes também não conseguiram alcançar a liberdade efetiva, visto que permaneciam sob a custódia dos locatários. Para alguns historiadores³²⁰, as discussões sobre o tema teriam influenciado o texto da lei de 1871, a qual tratou do ventre livre das escravizadas. Além do mais, muitos registros dos ingênuos não possuíam o elemento paterno, acompanhando somente o nome da mãe³²¹.

Vale lembrar que, a utilização da mão-de-obra infantil fez parte dos projetos da ideologia civilizatória e educacional, cujo objetivo era recrutar mais trabalhadores. Um exemplo ocorreu através dos contratos de locação de serviços, mediados pelos juizes de órfãos, os quais segundo Beatriz Mamigonian eram utilizados para empregar as crianças pobres em serviços domésticos³²².

Assim, a partir dos doze anos o africano entrava em uma situação intermediária entre a infância e a idade adulta, já aos dezoito anos a arrematação dos indivíduos custava 16 mil réis, quase metade do valor atribuído ao grupo³²³. Já, na província do Mato Grosso, o presidente Manoel Albino de Carvalho recomendou ao Ministério da Justiça, no ano de 1864 que:

³²⁰ ALANIZ, Anna Gicceli C. *Ingênuos e libertos: estratégias de sobrevivência familiar em épocas de transição, 1871-1895*. Dissertação de Mestrado em História Social. Departamento de História da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1994, p. 54. MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serrada Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005, p.23. REIS, Isabel Cristina F. dos. *A família negra no tempo da escravidão: Bahia (1850-1888)*. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2007. TEIXEIRA, Heloísa M. *A não-infância: crianças como mão-de-obra em Mariana (1850-1900)*. Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007.

³²¹ VIEIRA, Jofre Teófilo. *Os "Samangolés": africanos livres no Ceará (1835-1865)*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará. Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2017, p.211.

³²² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 132.

³²³ SANTANA, Adriana S. *Africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007, p.98-101.

Parece-me de utilidade que os menores do sexo masculino, logo que tenham a conveniente idade, sejam remetidos para a Companhia de Aprendizes Marinheiros desta província, onde poderão receber educação adequada à sua condição, e para a qual há aqui muita dificuldade de obter-se menores contratados a prêmio pela repugnância dos pais; e que os do sexo feminino devem-se ser distribuídos pelo Juiz dos Feitos pelas famílias que lhes possam dar uma boa educação³²⁴.

Portanto, as palavras criar e educar corresponderam às políticas implementadas para os ingênuos que, aos olhos do Estado, foram associados com a formação de trabalhadores³²⁵. Embora os documentos da Maioridade não informem nenhum registro de projeto civilizatório ou educacional para as crianças, desde a mais tenra idade elas já quebravam pedras miúdas e ajudavam nas atividades de subsistência.

Por sua vez, os casamentos eram incentivados nas construções de Santos e Cubatão com o objetivo de diminuir o número das fugas, pois conforme o administrador José Joaquim de Lacerda: “o amor da mulher e dos filhos deve influir muito para contê-los aqui”³²⁶.

A iniciativa aprovada pelo presidente da província também ocorreu em Ipanema, entretanto muitas vezes a atitude ultrapassou a questão de controle defendido pelos administradores, mas acabou beneficiando os tutelados, pois eles conseguiram maiores chances de emancipações e autonomia. Ademais, no momento da distribuição dos africanos livres para as instituições públicas, muitas autoridades se preocuparam em não separar os casais identificados em uniões estáveis³²⁷.

Neste sentido, Enidelce Bertin salientou a relevância do Aviso do Ministério dos Negócios da Justiça de 14 de novembro de 1859, o qual determinava a emancipação dos

³²⁴ Ofício do presidente da província, Manoel Albino de Carvalho ao Ilm^o e Exm^o Sr. Cons^o Zacarias de Góes Vasconcellos, Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Justiça. Palácio do governo de Mato Grosso, em Cuiabá. 17 de julho de 1864. Livro de Registro n^o 112, p. 185. Apud: MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós- Graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2014, p.156.

³²⁵ TEIXEIRA, Heloísa M. *A não-infância: crianças como mão-de-obra em Mariana (1850-1900)*. Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007, p. 88.

³²⁶ AESP Ofício de José Joaquim de Lacerda, administrador da estrada do Cubatão ao presidente da Província, 20 de fevereiro de 1853. Apud: BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p. 170.

³²⁷ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p. 206.

africanos cujos cônjuges já fossem emancipados. Isto teria refletido no elevado número de pedidos de autorização realizado pelos trabalhadores³²⁸.

Ela destacou, aliás, que a partir de 1859, a licença para os casamentos era obrigatória, obtida pela presidência da província, no período anterior as uniões eram consensuais ou realizadas pelos párocos³²⁹. Ainda segundo Bertin, às vésperas da emancipação definitiva em alguns casos os casamentos foram incentivados com o objetivo das autoridades dispensarem os trabalhadores³³⁰. Foi possível encontrar o documento citado pela autora, o qual deu embasamento a sua argumentação. Optamos por transcrevê-lo na íntegra:

Não temos conhecimento do africano Thomé, a quem nunca sequer vimos; mas pelo fato de estar o Dr.º José Anthonio Getúlio de Almeida Machado, que é curador de todos os africanos livres tratando deste negócio, devemos presumir que Thomé tem bom comportamento e demais qualidades necessárias para casar-se sem prejudicar a africana com quem for o casamento feito. A africana Firmina foi dócil e de bom costume em nosso serviço, e temos informação de que continua a portar-se bem. Ela está hoje entregue ao administrador da Barreira do Cubatão, em lugar de um africano que V.^a. Ex.^a. mandou para o serviço da Barreira. Não seria mal que tais oportunidades fossem aproveitadas para o descarte de semelhante gente, que tão onerosa tem sido à Província; entretanto V.^a. Ex.^a mandará o que melhor entender³³¹.

Na realidade, havia duas africanas no empreendimento com o mesmo nome. Firmina Grande, casada e com três filhos e; a Firmina descrita no documento acima. Esta, de acordo com o observado nas fontes anteriores era solteira e tinha uma família chamada Serafina. Naquela data, o então administrador Francisco Gonçalves Gomide relatou não conhecer o africano Thomé.

Todavia, identificamos um Thomé no documento relativo às fugas, datado de 1853³³². Sendo assim, existem duas possibilidades: ou era somente um tutelado homônimo ou realmente pudesse ser o mesmo africano, haja vista que ele fugiu devido aos maus tratos recebidos. Após as reivindicações e a fuga, Thomé fora encaminhado ao

³²⁸ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p. 171.

³²⁹ Idem, p.201.

³³⁰ Ibidem, p.204.

³³¹ AESP, Ordem nº CO 5535 A. Ofício do administrador Francisco Gonçalves Gomide a João Jacinto de Mendonça, presidente da Província, 16 de maio de 1862.

³³² AESP, Ordem nº CO 1230. Ofício do delegado ao curador dos africanos livres, 03 de abril de 1853.

juiz de órfãos, logo Firmina pode ter se relacionado com o africano no momento em que ele esteve nos canteiros de obras.

A constatação de Bertin e a sugestão do administrador residiram no fato de que em 1862, o Ministério da Justiça passou a orientar o presidente da província para libertar os africanos casados e/ou com filhos, cujo tempo de serviço já estivesse ultrapassado. Inclusive, a partir de 1862 os trabalhos na Maioridade foram abandonados devido às fortes chuvas daquele ano, como também, a estrada de Ferro Santos-Jundiaí já havia iniciado as suas operações, tendo recebido inúmeros trabalhadores pobres e imigrantes na região.

Por sua vez, muitos africanos foram levados para o trecho de São Paulo (na futura Estrada do Vergueiro) e passaram a representar indivíduos onerosos para a província, conseqüentemente, era então, preciso emancipá-los, ou nas palavras do diretor “descarte”. Vale lembrar que, a emancipação definitiva dos africanos consignados aos estabelecimentos públicos foi decretada dois anos depois, em 1864.

Posto isto, as análises demonstraram que os casamentos representaram intuítos diversificados: para os africanos livres as uniões favoreceram a reconstrução do núcleo familiar e os laços de sociabilidade em meio à diáspora; ao passo que as autoridades conceberam as formações como instrumento para um maior controle disciplinar. Porém, às vésperas do encerramento dos trabalhos de manutenção e construção da estrada os tutelados foram considerados como um problema econômico e, não mais como trabalhadores úteis.

Com relação às crianças não obtivemos outros indícios sobre os nascimentos, falecimentos, socializações ou aprendizados, contudo a investigação evidenciou que desde a tenra idade eles foram empregados em algumas funções. Conseqüentemente, os exames acerca das moradias, vestimentas, saúde e alimentação permitiram recompor parte do cotidiano vivenciado pelos homens, mulheres e crianças concedidos à Maioridade. Tal cotidiano além de precário, exaustivo e insalubre tornou-se também local de conflitos, violências, fugas e reivindicações, conforme veremos no próximo capítulo.

CAPÍTULO 5

“Queriam ser tratados como gente livre”: as reivindicações, os conflitos e o destino dos tutelados

5.1. Fugas, Castigos e Conflitos

Os conflitos, as fugas e o temor das insurreições de africanos e escravizados estiveram imbricados no tecido social de várias localidades espalhadas pelo Império. Desta maneira, muitos historiadores dedicaram-se a examinar o tema, buscando demonstrar que, em São Paulo, tais iniciativas também não foram raras. Clóvis Moura evidenciou que os escravos de São Paulo abriram brechas por todos os lados na estrutura do regime escravista, tendo em vista que a fuga era o exercício de um direito que nenhuma lei poderia negar, pois ela seria a incoercível revolta do instinto humano³³³.

Já, para Maria Helena P. T Machado, as relações escravistas abrangeram a todos os trabalhadores: o homem livre expropriado, os escravos e os imigrantes, os quais vivenciaram os elementos do mundo ideológico da escravidão. De acordo com suas interpretações, resistir significava impor determinados limites ao poder do senhor, onerá-lo em sua amplitude e colocar à mostra suas inconsistências. Isto pressupunha um campo variado de possibilidades de oposição, como inclusive, a aceitação de normas de convivência mútua entre senhores e escravos.

Nesse sentido, a resistência escrava também esteve associada ao conceito de acomodação³³⁴. Ao observar os homicídios e lesões corporais contra os feitores nos plantéis de Campinas e Taubaté, Machado concluiu que, eles se tornaram locais privilegiados para entender a organização da disciplina do trabalho na escravidão³³⁵. Ademais, segundo a autora existiu um gradativo aumento da consciência escrava ao longo do século XIX, que deu motivação para ações mais ampliadas de resistência, além da crescente penetração da justiça, enquanto mediadora dos conflitos entre senhores e escravos³³⁶.

³³³ MOURA, Clóvis. *Rebeliões na senzala: quilombos, insurreições e guerrilhas*. Rio de Janeiro: Ed. Conquista, 1972, p.84.

³³⁴ MACHADO, Maria H. P. T. *Crime e escravidão: lavradores pobres na crise do trabalho escravo 1830-1888*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987, p. 06, 30 e 31.

³³⁵ Idem, p. 66

³³⁶ Nos estudos relativos ao Rio de Janeiro, Leila Algranti também identificou que entre o escravo e o senhor interpunha-se uma nova figura, o Estado e seus agentes. Outrosism, as fugas representaram um ato de protesto, uma negação máxima de sua condição. ALGRANTI, Leila M. *O feitor ausente: estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis-RJ: Ed. Vozes, 1988, p. 51.

De modo complementar, Maria Cristina Wissenbach salientou que a Justiça precisou reconhecer a capacidade de ação dos escravos, colher seus depoimentos, interrogá-los, julgá-los e puni-los por seus atos. Por sua vez, os traços gerais da criminalidade escrava em São Paulo se concentraram no predomínio dos crimes contra a pessoa, roubos e furtos³³⁷. Por meio do estudo de processos criminais, Wissenbach considerou o fato de que, muitas vezes, os escravos e forros tiveram suas próprias interpretações sobre o que era um crime justo ou injusto. Sendo assim, eles decodificaram as normas sociais, construíram sua autoafirmação, apropriaram-se dos valores ditados pelas mesmas normas e as retraduziram mediante o serviço de suas necessidades, aspirações e lutas³³⁸.

Célia M. Azevedo observou a ótica dos chefes de polícia e dos presidentes da província, entre as décadas de 1860 a 1880. A partir disto, ela evidenciou que, embora as autoridades necessitassem apresentar a imagem de controle diante da situação social, muitas vezes elas deixaram entrever um misto de medo, impotência e incerteza quanto ao futuro da província, pois durante o período, a rebeldia dos negros nos próprios locais de trabalho aumentou consideravelmente

Azevedo salientou ainda que, após a fuga os escravizados tentavam buscar o seu destino como homens livres de várias maneiras, reunidos em grupos pelos matos, saqueavam vilas e cidades, insistiam em ficarem próximos às fazendas, exigiram suas cartas de liberdade e direitos de liberdades como o salário³³⁹.

A despeito de estudar outra região, a tese de doutorado de Sílvia Lara investigou as vivências de senhores e escravos em Campos dos Goitacazes, no período 1750 a 1808. Nele, a autora demonstrou a violência como inerente ao sistema escravista para atingir a sua manutenção e o controle social. Lara preocupou-se também em explorar o termo “castigo” nas mais variadas expressões como: correção, emenda ou disciplina. O estudo buscou entender não só o paternalismo, mas as especificidades do cotidiano das relações senhor-escravos, os conflitos, as resistências e acomodações, no final do século XVIII e início do XIX³⁴⁰.

³³⁷ WISSENBACH, Maria C. C. *Sonhos africanos, vivências ladinas: escravos e forros em São Paulo (1850-1888)*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1998, p. 39 e 45.

³³⁸ Idem, p. 59 e 217.

³³⁹ AZEVEDO, Célia M. de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004, p.180.

³⁴⁰ LARA, Sílvia H. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

Ao pesquisar a resistência escrava, João José Reis e Eduardo Silva alertaram que os momentos da rebeldia escrava ocorreram devido à própria natureza do Estado, que negou a existência política dos indivíduos³⁴¹. Então, quando a negociação entre senhores e escravizados falhavam ou nem chegavam a se realizar, abriam-se os caminhos de ruptura e a fuga era um deles. Portanto, de acordo com os historiadores a fuga se constituiu em uma unidade básica de resistência, sob os mais variados aspectos: melhores condições de trabalho e vida, maus tratos, violências, etc.³⁴².

Dessarte, durante o século XIX, existiu a crença do papel negativo que os africanos poderiam exercer. O medo de uma africanização, de sublevações e revoltas permeou a elite brasileira. A Revolução Haitiana (1791-1804) e a Revolta dos Malês, em 1835, na Bahia favoreceram tais preocupações. Segundo Jaime Rodrigues, a partir destes contextos, a escravidão tornou-se o foco da corrupção dos costumes e os negros passaram, cada vez mais a ser considerados como bárbaros e prejudiciais à sociedade.

Então, tal barbárie atribuída a eles funcionou como um agravante do medo senhorial, de acordo com as vivências concretizadas que eram vividas em cada província. O autor concordou ainda com a interpretação de Robert Slenes referente à estratégia de trazer africanos de diferentes origens linguísticas nos plantéis e cidades. A iniciativa dos senhores e autoridades pretendia impedir a comunicação e a organização política entre eles, porém ela não alcançou os efeitos desejados³⁴³.

Por sua vez, os africanos livres, arrematados para os trabalhos Estrada da Maioridade e submetidos à escravização ilegal vivenciaram condições muito semelhantes a dos escravos, compostas por conflitos, fugas e resistências. Em ofício de 1852, o presidente da província Joaquim Otávio Nébias relatou a fuga de dois africanos livres pertencentes às estradas. O primeiro chamava-se João Nicomedes e o segundo Francisco.

De acordo com o presidente, Francisco fugiu pela segunda vez, porém com o nome de Antônio. Ele foi encontrado nos caminhos de Cubatão.³⁴⁴ Nesse sentido, há duas

³⁴¹ REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p.18.

³⁴² Idem, p. 19, 62 e 63.

³⁴³ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil*. Campinas-SP: Ed. da UNICAMP, CECULT, 2000, p.46, 56 e 60. Sobre a interpretação de Slenes ver: SLENES, Robert W. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil Sudeste, século XIX*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999.

³⁴⁴ Ofício do presidente da província Joaquim Otávio Nébias. 13 de dezembro de 1852. Não encontramos a localização exata deste documento no AESP, pois o achamos no repositório digital. No entanto, a instituição na busca das fontes não disponibiliza a localização exata dos documentos digitalizados. O arquivo possui o projeto

interpretações possíveis sobre a troca dos nomes: pode ter ocorrido um erro ao registrar a primeira fuga do africano, sendo a segunda registrada com a sua denominação verdadeira, ou o tutelado realizou tal estratégia a fim de escapar da apreensão da polícia, artimanha bastante comum entre os africanos, a fim de escaparem das condições experimentadas.

No ofício ao curador dos africanos livres, datado de 3 de abril de 1853, o delegado da Secretaria de Polícia de São Paulo, Francisco Maria de Mendonça apontou a fuga de quatro indivíduos: Ambrósio, Francisco, Albino, Thomé, Antônio, Messias e Caio. Segundo as queixas dos mesmos, a atitude ocorreu devido aos castigos, ao descaso com os enfermos, à alimentação e à vestimenta. Assim, o delegado descreveu o relato dos tutelados pertencentes à Maioridade:

Dizem os africanos livres Ambrósio, Francisco, Albino, Thomé, Antônio, Messias e Caio, que não sendo de seu costume de atentarem-se de qualquer administrador que os rege, ou de qualquer serviço em que têm estado empregados, e por que sempre por espaço de tantos anos que estão no Império nunca tiveram tal nota. Todavia, sendo eles remetidos da Corte para essa Capital em tempo do ex-presidente Nabuco, por ordem do mesmo, foram trabalhar na Serra de Santos onde se conservaram até princípio de fevereiro, e tendo eles os suplicantes sido tratados com o mesmo vigor civil? Famintos de trato substancial, como de vestuário, como rigorosamente os tratava, dando imensas surras, como alguns mostram certidão em seus corpos, e nem ao menos a triste roupa consentia que eles lavassem ou mandassem lavar, faltando-lhe com a ração de fumo, a ponto de que alguns tem morrido ao desamparo, sendo que na enfermidade não têm o menor trato e com receio que os suplicantes tiveram de morrer da mesma forma, revoltaram-se com direção ao Rio para queixarem-se ao monarca. Tanto que em caminho este é empacando na cidade de Jacaréí, e como se acham presos na cadeia desta cidade imploram a V. Ex.^a se digne dar suas altas providências a tal respeito mandando-os seguir ou para o Jardim ou para a Fábrica, ou para qualquer outro ponto a exceção de estarem debaixo do domínio do administrador Ancelmo de Faz, cujo acompanhou os suplicantes que seguiram para o referido serviço da Serra de Santos, o que tratou os suplicantes não como cristãos, mas como bárbaros. Os suplicantes senhor não se eximem de qualquer serviço, porém se negam a ser tratados com ao ilegível* E na mesma esperam os suplicantes direta justiça³⁴⁵.

O relato dos africanos presente no documento coincide com as reflexões da historiografia, destacadas nas páginas anteriores; afinal, os africanos denunciaram as

“Memórias da escravidão em São Paulo no século XIX”, o qual muitas fontes estão disponíveis online. Ver: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/escravos

³⁴⁵ AESP, Ordem nº CO 1230. Ofício do delegado ao curador dos africanos livres, 03 de abril de 1853.

surras, o tratamento precário e a morte de seus companheiros deixados ao desamparo. Desta forma, além da fuga reivindicatória, os trabalhadores utilizaram a Justiça para expor e mediar o conflito, além de requerer melhores condições de vida, sugerindo inclusive os locais de trabalho: o Jardim Público ou a Fábrica de Ipanema.

Dias após, o fato chegou ao conhecimento do Juiz de Órfãos da capital, este respondeu ao curador dos africanos livres, Eufrásio de Azevedo Marques que os referidos africanos talvez não fizessem parte da administração sob aquele juízo, mesmo sabendo que durante a administração do presidente da província Nabuco de Araújo, entre agosto de 1851 a maio de 1852, muitos africanos vieram da Corte para o empreendimento.

Diante da incerteza, a recomendação do juiz foi encaminhar o caso ao governo³⁴⁶. Infelizmente não há maiores esclarecimentos acerca do destino dado aos tutelados, apenas a resposta do administrador, o qual negou as acusações. Ele dissera que fornecia alimentação e vestimenta, como também apontou o mau comportamento dos africanos. Ele, porém, não negou os castigos, embora muitas vezes acreditasse que não apresentassem melhorias nos tutelados, comprovando assim o caráter disciplinar empregado. Aliás, houve uma contradição na fala das autoridades, pois o Juiz de Órfãos alegou que talvez os africanos não pertencessem ao local, talvez fosse, sobretudo, uma tentativa de eximir o administrador dos excessos cometidos.

Casos de queixas de africanos contra seus concessionários públicos ou privados, aliadas às escapadas rumo à Corte eram comuns. Na Fábrica de Ipanema encontramos uma petição de africanos de 1849, a qual continha reivindicações bem semelhantes. Do mesmo modo Alinnie Silvestre Moreira, Jorge Prata de Souza, Jofre Teófilo, entre outros, perscrutaram iniciativas análogas. Ademais, o apelo pela disciplina, a ordem e o trabalho dos tutelados estiveram inculcados nos discursos de juízes, administradores e presidentes de província³⁴⁷. Igualmente, as reivindicações e as reelaborações da liberdade por parte dos africanos, influenciaram, segundo Jorge Prata de Souza, as indisposições entre as autoridades os curadores, os delegados de polícia, os diretores

³⁴⁶ AESP, Ordem nº CO 1230. Correspondência do Juiz de Órfãos da Província de São Paulo ao curador dos africanos livres, Eufrásio de Azevedo Marques. São Paulo, 06 de abril de 1853.

³⁴⁷ MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serrada Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005. VIEIRA, Jofre Teófilo. *Os "Samangolés": africanos livres no Ceará (1835-1865)*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará. Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2017. SOUZA, Jorge P. de. *Africano livre ficando livre: Trabalho, Cotidiano e Luta*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

das instituições, favorecendo paulatinamente, a construção de “uma experiência cotidiana desses agentes históricos”³⁴⁸.

Na investigação sobre os africanos livres na Bahia, Adriana Santana detectou diversas reclamações das autoridades acerca do comportamento dos tutelados: brigas, fugas, embriaguez, palavrões, etc. Para a historiadora tais práticas, além das solicitações de melhor tratamento “levou os administradores a punirem os africanos que, dessa forma, poderiam influenciar os outros trabalhadores, principalmente os escravos, na luta pela liberdade”³⁴⁹.

Outra característica comum na trajetória dos africanos livres, pertencentes tanto às instituições públicas, quanto aos concessionários particulares, residiu nas tentativas de sedução por parte da população livre, pobre e os vizinhos dos locais. Com a promessa de conseguirem suas cartas de emancipação, a liberdade, ou até mesmo esvaírem-se para lugares distantes, eles incitavam os tutelados a novas formas de contrato, logo muitas pessoas os acobertavam e os auxiliavam nas fugas. Nesse sentido, o presidente da província de São Paulo, Vicente Pires da Mota salientou a prática:

a principal falta de obediência e disciplina deste pessoal, e mais que tudo o tempo que os africanos livres perdem, saindo do estabelecimento quase sempre seduzidos por interessados que lhes prometem vantajosos contratos para tratarem de obter completa liberdade³⁵⁰.

Vicente Pires da Mota apresentou ainda, indignação quanto ao estabelecimento da ordem nos caminhos: “Todo e qualquer castigo que os obrigue a trabalhos regulares e não interrompidos não é possível aplicar-se, porque também não é isto admissível por lei. Como, pois evitar o mal”! O presidente então falou claramente sobre o seu desejo de castigar os trabalhadores a fim de corrigi-los e evitar futuros problemas. Para ele era preciso suportar tal situação e manter os tutelados nas estradas até o aumento dos

³⁴⁸ SOUZA, Jorge P. de. *Africano livre ficando livre: Trabalho, Cotidiano e Luta*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999. p.167.

³⁴⁹ SANTANA, Adriana S. *Africanos livres na Bahia (1831-1864)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007, p.123.

³⁵⁰ Documentos que acompanham o relatório que o Excelentíssimo Conselheiro Doutor Vicente Pires da Motta apresentou á Assembleia Legislativa Provincial no ano de 1863. S. Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1863, p.45.

trabalhos na ferrovia, tendo em vista a elevação da despesa da província com os pagamentos dos salários dos operários livres ³⁵¹.

Outro episódio ocorreu com os africanos Joaquim e Procópio, os quais fugiram segundo o administrador “sem causa alguma” em direção à capital no ano de 1854. Dois feitores perseguiram os trabalhadores, alcançando-os. Porém, os africanos procuraram ferir um dos feitores com canivetes, mas: “o feitor tendo em sua defesa ferido a ambos pôde prender o de nome Joaquim, evadindo-se o Procópio ainda em direção a capital” ³⁵².

O administrador dos africanos, José Joaquim de Lacerda sugeriu ao presidente da província que os evadidos recebessem algum castigo na Casa de Correção e retornassem para os canteiros das obras “conduzidos para aqui em ferros, não só para a correção dos mesmos, como para exemplo dos outros, visto que não podem mais eles ter mais garantias que os cidadãos brasileiros” ³⁵³. O comentário de Lacerda evidencia a prática bastante comum das intimidações, das coações, das vigilâncias e do temor, implementados especialmente por meio dos castigos.

Nesse sentido, como afirmou Maria Helena P. T. Machado, os feitores, homens livres e despossuídos deveriam apresentar um bom desempenho ao senhor, mesmo que para isso fosse necessário transgredir até mesmos as certas normas usais e infringindo os códigos aceitos como legítimos pelos africanos e escravizados.³⁵⁴ Vale lembrar que, a partir de 1857 as penas de galés substituíram a pena de morte aos escravos que ferissem ou matassem feitores, senhores e sua família. A medida, segundo Célia M. Azevedo procurava preservar a existência de mão-de-obra após o encerramento do tráfico³⁵⁵.

Em outras unidades produtivas, como as estradas de ferro, os feitores e capatazes, eram igualmente, os responsáveis por garantir a qualidade dos serviços, melhorar o desempenho, a disciplina e evitar os acidentes. Para Robério S. Souza, que investigou os trabalhadores escravos, africanos, livres e imigrantes dos trilhos da Bahia

³⁵¹ Documentos que acompanham o relatório que o Excelentíssimo Conselheiro Doutor Vicente Pires da Motta apresentou á Assembleia Legislativa Provincial no ano de 1863. S. Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1863, p.45.

³⁵² AESP, Ordem nº CO1232. Correspondência do administrador dos africanos livres José Joaquim de Lacerda ao presidente da Província José Antônio Saraiva. Cubatão, 29 de novembro de 1854.

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ MACHADO, Maria H. P. T. *Crime e escravidão: lavradores pobres na crise do trabalho escravo 1830-1888*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987, p. 67-87.

³⁵⁵ AZEVEDO, Célia M. de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004, p. 72 e 159.

and São Francisco Railway Company, a atuação dos feitores configuravam ao mesmo tempo a figura da violência e do ordenador do trabalho³⁵⁶. Conquanto, dois anos após o episódio citado, o administrador escreveu no resumo das despesas com a estrada:

Os laços dobrados, relhos nas mãos dos feitores e nas costas dos africanos livres desapareceram, se tem palmatorizadas por castigo: os africanos e as africanas andam vestidos com três mudas de roupas limpas, cobertores, e como qualquer pode ver no primeiro golpe de vista, com barriga cheia, corpo limpo e com saúde. Pode-se afirmar os africanos como são agora, são os melhores e indispensáveis trabalhadores da estrada com pouca exceção. As africanas servem para tirar, carregar e quebrar pedras a miúdo, lavar roupas. Os feitores são obrigados de rezar de manhã e de noite com eles, às vezes veem missa no Cubatão ³⁵⁷.

O relato do administrador representou uma tentativa de demonstrar que os tutelados estavam sendo bem tratados com vestimenta, alimentação, higiene e cuidados médicos, provavelmente no intuito de mascarar outros conflitos, como os salientados anteriormente. Mas, ao mesmo tempo, apesar da intenção de expor um tratamento adequado aos trabalhadores, ele mencionou o fato de os relhos e as palmatorizadas estarem sumindo dos corpos dos feitores e dos africanos, evidenciando assim, o ambiente de castigos e violências.

Mais especificamente, acerca dos relhos expostos nas mãos dos feitores e nas costas dos tutelados, eles também eram denominados de rebenques, uma espécie de tiras de couro ou cordas trançadas, utilizadas para controlar e punir os animais de tração, causando dores e ferimentos. Outro exemplo de violência perante os africanos ocorreu na Sociedade Mineradora do Mato Grosso: um grupo de tutelados que fazia a colheita da poaia se recusou a trabalhar, e como punição, receberam muitas chibatadas do agente italiano Bartolomé Bossi. Além do mais, um africano após os açoites, foi obrigado a marchar com seus companheiros duzentos e dez quilômetros pelos córregos da região³⁵⁸.

³⁵⁶ SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p. 134 e 135.

³⁵⁷ AESP, Ordem nº C01232. Resumo das despesas feitas com a Estrada de Santos no mês de abril de 1856.

³⁵⁸ MOURA, Zilda Alves de. *Dos sertões da África para os do Brasil: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865)*. Tese de Doutorado, Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis- SC, 2014, p. 140 e 202.

Inclusive, durante a administração do engenheiro Carlos Rath também ocorreram fugas e conflitos. No décimo terceiro dia registrado em seu diário, o diretor narrou que o patrão da lancha, Vicente Alves da Silva, o procurou para declarar que os africanos se recusavam a trabalhar à noite e esperavam não serem mais castigados. O diretor então procurou os trabalhadores:

Chamei-os e perguntei a eles como são tratados, declararam de não ter queixas contra o patrão da lancha, porém que queriam ser tratados como gente livre, não querem morrer de fome, não querem comer com os porcos em uma caixa e querem receber fumo como se usava dantes. Repreendi-os e prometi de conceder tudo o que for possível, principalmente as comidas [...] recomendei a limpeza nas roupas e exigi subordinação restrita ao patrão da lancha, de trabalhar quanto é necessário, seja de dia ou de noite ³⁵⁹.

Naquele período, Rath foi surpreendido com outro grupo de africanos que trabalhavam na Serra fazendo consertos, sob a responsabilidade do feitor Florisbello Francisco do Couto:

Exigindo mais comidas e roupas que eles em partes não tinham recebido e sabão para lavarem as suas roupas, também pediram a demissão do feitor deles e para ter proveito dos serviços, prometo tudo que me for possível dar-lhes. Repreendi-os por causa da insubordinação e pertencia conservar o feitor deles, Florisbello Francisco do Couto, mas no mesmo instante pediu a sua demissão, e eu não a pretendia dar, mas temendo aos africanos, assim ficaram mais exigentes. Porém, como o feitor declarou que pediu a demissão por doente dos olhos, por causa dos trabalhos na Serra, por esse motivo nomeei o outro feitor, Candido Custodio que já antes tinha servido no mesmo lugar³⁶⁰.

As reivindicações dos africanos livres Ambrósio, Francisco, Albino, Thomé, Antônio, Messias e Caio, de 1853, bem como as descritas por Rath em muito se assemelham com as exigências expostas no tratado de paz dos escravos do Engenho de Santana, em Ilhéus, sul da Bahia, no ano de 1789 examinado por Stuart Schwartz. O historiador investigou o funcionamento dos engenhos baianos, conjuntamente com a atuação dos escravizados e trabalhadores livres na sociedade colonial. Naquela região

³⁵⁹ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

³⁶⁰ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

Schwartz identificou também que, a distinção entre escravo e livre matizou-se de hierarquias baseadas na cor, ocupação e posição. Ademais, a administração nos locais de trabalho se pautou pelo incentivo, o castigo, a recompensa, as rejeições e os favores, os quais se estenderam à sociedade como um todo³⁶¹.

O caso ocorreu, com um grupo de escravos do Engenho de Santana matou o feitor e fugiu provocando paralisações por dois anos. Porém, foram atacados por expedições militares e propuseram um tratado de paz estabelecendo as condições sob as quais retornariam à servidão. O proprietário do engenho, Manoel da Silva Ferreira, prometeu alforriar os líderes, mas, quando eles retornaram acabaram presos e outros foram vendidos no Maranhão³⁶².

A maioria das exigências dos escravos se referia às condições de trabalhos específicas e às necessidades básicas de conforto material. Sendo assim, algumas das reivindicações eram: a limitação das tarefas desagradáveis, a redução de cotas de trabalho um maior número de vestimentas, a troca de feitor e tempo livre para trabalhar nas roças, brincar, folgar e cantar sem autorização³⁶³.

Além do mais, Schwartz comparou as exigências realizadas pelos cativos às modernas negociações trabalhistas; enquanto outras, segundo ele, eram profundamente revolucionárias no contexto do escravismo³⁶⁴. Anos mais tarde, em uma nova publicação, que compreendeu alguns de seus textos mais importantes revisitados, o historiador comentou não saber ainda se as tais exigências realizadas pelos cativos representavam uma série de aspirações, esperanças e objetivos de outros escravos brasileiros³⁶⁵.

Quase um século depois, os africanos livres da Estrada da Maioridade fugiram e denunciaram que eram tratados como bárbaros tendo em vista a proibição de lavarem suas poucas vestes, a ausência de alimentação, de ração de fumo e o desamparo com as enfermidades que levavam seus companheiros à morte. O objetivo era dirigirem-se ao Rio para queixarem-se com o monarca, exigindo a troca de estabelecimentos,

³⁶¹ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 379.

³⁶² Idem, p. 142.

³⁶³ Ibidem, p. 113 e 142.

³⁶⁴ Ibidem, p.142.

³⁶⁵ SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru- SP: EDUSC, 2001, p. 114.

ressaltando que, não se recusavam a trabalhar, mas sim ansiavam por melhores tratamentos³⁶⁶.

Posteriormente, em 1856, outro grupo nos canteiros de obras recusou-se a trabalhar, queixou-se contra os castigos, exigiu também a demissão do feitor e reivindicou que não queriam morrer de fome, nem comer com os porcos em uma caixa³⁶⁷.

Apesar de existirem algumas diferenças entre os escravos do Engenho de Santana e os africanos da Maioridade, como por exemplo, a condição jurídica, os contextos econômicos, políticos, sociais, as características dos trabalhos e as localidades em que viveram ambos estiveram submetidos à escravidão, mesmo que ilegal, no caso dos africanos.

Estas distinções correspondem a conjunturas *macro*, no entanto, se observarmos os estudos de caso, de modo *microanalítico*, nas estruturas do cotidiano, o que temos são reivindicações baseadas na busca por melhores condições de trabalho em períodos diversificados. Até mesmo porque, ambos os grupos não recusaram a sua condição, mas sim, elaboraram reivindicações no intuito de obter um cotidiano ao menos razoável, com o fornecimento de alimentação, vestimentas, etc. Nesse sentido, a desumanização, a precarização e as lutas por dignidade podem ser identificadas tanto no século XVIII, como no XIX.

As investigações historiográficas mais recentes têm apontado a complexidade da sociedade escravista, a qual deve ser interpretada também em termos de relação de classe. Deste modo, os estudiosos defendem que, a história do processo de formação da classe trabalhadora no Brasil se iniciou ainda durante a vigência da escravidão, (especialmente na segunda metade dos oitocentos), embora ela não estivesse totalmente constituída antes da virada do século XIX para o XX, conforme discutimos no primeiro capítulo.

Quanto aos tutelados, eles ainda buscaram angariar uma demanda peculiar de seu grupo ao queixarem-se que: “queriam ser tratados como gente livre”, ou seja, eles recorreram às autoridades para alcançarem as suas expectativas em meio a compulsoriedade. Então, se considerarmos que, a consciência de classe é derivada não apenas de questões econômicas, mas também de políticas, históricas e sociais, nas quais

³⁶⁶ AESP, Ordem nº CO 1230. Ofício do delegado ao curador dos africanos livres, 03 de abril de 1853.

³⁶⁷ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

os trabalhadores passam a enxergar as situações de exploração a que estão submetidos, os episódios destacados anteriormente, apontam para estas noções. Embora fossem pontuais, as táticas de organização e ação dos africanos livres arrematados à estrada podem ser interpretadas, portanto, mediante um processo de formação de consciência de classe, mesmo que incipiente.

Não obstante, o diretor Rath, ainda no mesmo mês, precisou lidar com a demissão do feitor geral Mauro Joaquim e do rancheiro João Evangelista³⁶⁸. Aliás, sem eximir os trabalhadores livres, responsáveis pelo controle dos africanos, de suas ações violentas e cruéis, é preciso lembrar que eles também estiveram submetidos a condições e relações de trabalho, de certo modo, perniciosas. Eles deveriam corresponder às exigências dos administradores e, ao mesmo tempo, controlar sujeitos submetidos à servidão, insatisfeitos e, que lutaram por melhores condições. Logo, excetuando-se as características étnicas, ambos os grupos vivenciaram, em maior ou menor proporção e intensidade, coerções no ambiente de trabalho.

Além disso, também no ano de 1856, Rath deparou-se com o africano livre Procópio, o mesmo que havia fugido em 1854. O tutelado queixou-se de estar doente, o engenheiro examinou-o e não encontrou nenhuma alteração, sendo assim:

percebi o dito africano querer experimentar-me e forçar-me que eu o tirasse da lancha, mandei-o à prisão do quartel da Barreira passando um dia com dieta e outro com comida, qual pus a ele em dois dias para o serviço da lancha que produzia os outros construtores³⁶⁹.

Não é possível confirmar se Procópio estava realmente doente, entretanto, tendo em vista a sua astúcia durante a fuga descrita anteriormente, é provável que o africano tenha criado tal estratégia a fim de escapar do serviço temporariamente, ou até mesmo, se evadir do local. Em diversificados empreendimentos os tutelados vivenciaram tratamentos semelhantes aos dos escravizados. Punições físicas, psicológicas, marcas e todo o tipo de repressões formaram as experiências de homens e mulheres submetidos à escravidão ilegal. Contudo, os indivíduos reivindicaram, construíram suas próprias estratégias, buscaram as autoridades, fugiram, negaram-se a realizar as atividades, etc.

³⁶⁸ AESP, Ordem nº CO 1227. Diário da administração da Estrada de Cubatão de Santos desde 12 até 21 de julho de 1856.

³⁶⁹ Idem.

Aliás, o fato de prestarem serviços às instituições públicas prejudicou ainda mais as vivências dos africanos, afinal, eles foram tratados como investimento barato para as obras de modernização em toda a nação. Portanto, havia a possibilidade de as coerções e punições ocorrerem mais intensamente, pelo menos até o fim do tráfico transatlântico.

Em contrapartida, identificamos uma diferenciação entre os relatos acerca dos africanos livres da Estrada da Maioridade e os da Fábrica de Ipanema: nesta, os comentários dos administradores sugeriam as “correções e os castigos necessários”, porém sem apontar qualquer especificidade. Embora a documentação da estrada seja menos numerosa, os registros assinalaram termos como: bolos, relhos marcas, etc. Até mesmo a fala do delegado destacada anteriormente já se fez explícita: “rigorosamente os tratavam dando imensas surras, como alguns mostram em certidão em seus corpos”³⁷⁰.

Também, constatamos em Ipanema um elevado número de fugas realizadas por homens, estabelecidos em grupos e a parca ocorrência de mulheres. Na Maioridade, por sua vez, o exame das fontes indicou uma incidência maior de homens que escapavam sozinhos ou em duplas; quanto às mulheres encontramos apenas uma, mas não há nenhum detalhe sobre o episódio.

Assim, independente do estabelecimento era necessário impedir as insubordinações e, principalmente, manter a escravização e os arranjos de trabalho compulsório. Em oposição, os africanos reagiram através das táticas que dispunham, e, mesmo com a omissão do Estado, ansiaram pela sua liberdade.

Sob esta perspectiva, o historiador Sidney Chalhoub indagou: “Centenas de milhares de pessoas ilegalmente escravizadas. Como era possível não ver, fingir não saber, deixar agir”? Ele respondeu que: “tamanho faz de conta requereu muito labor político e ideológico para vingar”³⁷¹. Igualmente, também consideramos que, as experiências dos africanos livres ao longo do tempo contribuíram para infringir esta mesma estrutura política e ideológica, na qual a compulsoriedade foi forjada. As vivências daqueles homens, mulheres e crianças trouxeram à luz discussões relativas à emancipação e à liberdade, em proporções inesperadas, impulsionando, inclusive os arcabouços que sustentavam a própria escravidão no Brasil.

³⁷⁰ AESP, Ordem nº CO 1230. Ofício do delegado ao curador dos africanos livres, 03 de abril de 1853.

³⁷¹ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2012, p. 84.

5.2. O encerramento da Estrada da Maioridade e o destino dos africanos livres

A partir de 1857 a Estrada da Maioridade iniciou um período turbulento. Diversas crises, decorrentes da ausência de verbas, bem como os conflitos entre os administradores e os presidentes da província tornaram-se frequentes. No referido ano o diretor, Carlos Rath, enviou uma longa e indignada correspondência entregando a sua demissão ao presidente Antônio Roberto de Almeida. Rath afirmou que os caminhos estavam demasiadamente precários, que o governo o acusava de elevada despesas, sem conhecer a rotina no empreendimento, nem os problemas no ambiente de trabalho.

O administrador queixou-se das situações precárias vivenciadas pelos labutadores como: a ausência de pagamentos adequados, a carência de equipamentos, além do frio e a umidade excessivas em meio à serra.³⁷² Inclusive ele denunciou que, mesmo após os constantes pedidos, o presidente não enviou o valor das despesas com as passagens dos alemães, assim muitos não sabiam quanto deviam a província e, cansados de esperar em meio à precariedade sofrida, optaram por deixar o local.

A Estrada da Maioridade era cada vez mais abandonada pelas autoridades provinciais, a partir de 1857, os relatos dos presidentes da província acerca da mesma diminuem consideravelmente se comparados às épocas anteriores. Além da saída de muitos alemães, em 1861, um grupo de africanos foi transferido para trabalhar no trecho de São Paulo, e as manutenções no trecho da serra, Cubatão-Santos ficaram ainda mais problemáticas.

Se não bastassem tais fatores, no verão do ano seguinte o desafio de superar as dificuldades topográficas e ambientais da serra do Mar ficou ainda maior: chuvas torrenciais acarretaram desmoronamentos e a destruição de boa parte dos caminhos, como apontou o presidente da província, José Jacinto de Mendonça:

Lançada na pior posição possível em relação aos ventos; muito dispendiosa, porque absorve para a sua conservação as rendas que deviam ser empregadas em outras estradas; mal construída, e incapaz de uma reforma, que só poderia conseguir-se sendo completamente renovada com trabalho insano e por quantia mais enorme do que ela custou e sem ficar isenta de todos os inconvenientes atuais, esta estrada deve ser substituída”. Os cortes que interceptam a estrada, não são a única destruição; sem falar nos numerosos atoladouros que se fizeram nos aterrados, notava-se que o leito da estrada, que a primeira vista

³⁷² AESP. Ordem nº CO. Carta de demissão do administrador Carlos Rath ao presidente da província Antônio Roberto de Almeida. Cubatão, 16 de setembro de 1857.

parecia nada ter sofrido, estava largamente fendido, e o terreno tão pouco consistente, que indicava ser aluído em uma grande profundidade. [...] Já podeis concluir que a reparação da estrada da Maioridade é uma questão tão importante como difícil para a província de São Paulo³⁷³.

Para resolver os estragos promovidos, José Jacinto de Mendonça mandou organizar uma turma de trabalhadores engajados, com uma remuneração “se tanto fosse preciso, o mesmo salário que dá a estrada de ferro, a fim de no mais breve tempo tornar o caminho transitável sem perigo, e sem grava prejuízo para os que nela têm de atravessar”³⁷⁴.

O comentário de Jacinto comprova mais uma vez que, os operários não se sentiam atraídos pelos trabalhos na Maioridade e muitos preferiam engajar-se na concorrente Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (São Paulo Railway-SPR). Além do mais, ele também mandou empregar duas turmas de africanos livres, as quais ficariam apenas no alto da serra e outra na capital³⁷⁵. Desta maneira, as listas nominais dos trabalhadores enviados para São Paulo abrangem os meses de janeiro a abril de 1861. Para melhor elucidação, transcrevemos uma delas abaixo:

Tabela 10
Relação dos africanos livres que trabalharão na Estrada de São Paulo a Santos no mês de fevereiro de 1861

Número	Nomes
1.	Messias
2.	Venancio
3.	Francisco
4.	João Caraca
5.	Salvador
6.	Bento
7.	Tito
8.	Romoaldo
9.	Alexandre
10.	Caio
11.	Candido
12.	Balthazar
13.	Sancho
14.	Pinheiro

³⁷³ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de São Paulo na 1.a sessão da 14.a legislatura pelo presidente, doutor João Jacintho de Mendonça. São Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 19 de março de 1862, p.56-57.

³⁷⁴ Idem, p. 59.

³⁷⁵ Ibidem, p.59.

15.	Ildefonso
16.	Lucas
17.	Aniceto
18.	Anacleto
19.	Zacharias
20.	Cosme
21.	Procopio
22.	João Gola
23.	Jordão
24.	Romão
25.	Cantilia
26.	Rosina
27.	Eulalia
28.	Joanna
29.	Dulcinea
30.	Rosa
31.	Cecilia
32.	Marta
33.	Marciana
34.	Mauricia
35.	Angela
36.	Angelica
37.	Joia
38.	Honorata
39.	Emilia
40.	Beatriz
41.	Maria
42.	Bernarda
43.	Jesuina
44.	Manoela
45.	Branca
46.	Firmina
47.	Brites
48.	Felicidade
49.	Engracia
50.	Paulina
51.	Camilla

Fonte: AESP, Ordem nº CO 1237. Relação dos africanos livres que trabalharão na Estrada de São Paulo a Santos no mês de fevereiro de 1861.

No ano seguinte, em 1862, Vicente Pires da Mota retornou à presidência da província e demonstrou bastante incômodo com as administrações anteriores da estrada, bem como a burocracia em meio à necessidade dos reparos:

Os que não julgavam impossível a reparação da estrada orçavam em soma avultada os serviços necessários. [...] quanto se expedem ordens à Tesouraria, e esta as Estações Fiscais para a entrega da quantia pedida, enquanto procura-se quem se encarregue dos concertos, o buraco converteu-se em precipício, as águas arrastaram a estrada, a ponte foi destruída e o edifício começa a ruína. No que fica dito não há hipérbole: falo com experiência³⁷⁶.

Apesar dos problemas, Vicente Pires da Mota mostrou-se orgulhoso nos relatórios seguintes, pois na sua presidência ocorreu a reconstrução do trecho arruinado pelas chuvas. Também, foi durante este período delicado que ele iniciou a parceria com José de Campos Vergueiro, a fim de dinamizar a estrada por meio de um novo traçado³⁷⁷.

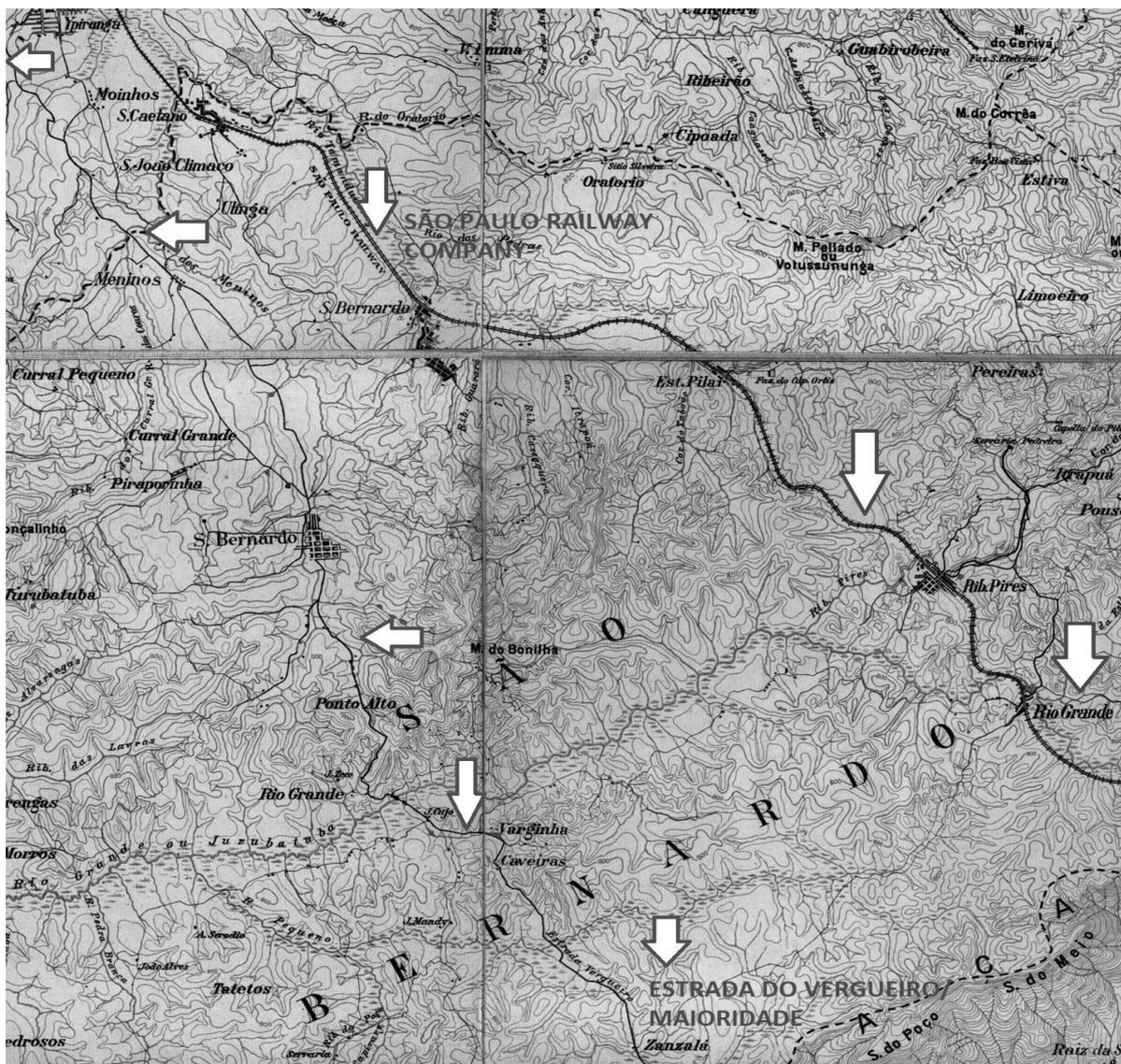
Assim, as obras da nova variante da estrada da Maioridade ocorreram entre 1862 a 1864. Ela partia próximo à região da Praça da Sé, perpassava a Vila Mariana, Ribeirão dos Couros e, em São Bernardo, encontrava o trecho antigo da Maioridade. O caminho ficou conhecido como “Estrada do Vergueiro” e os seus remanescentes compreendem algumas partes da Avenida da Liberdade e da Rua Vergueiro na capital paulista. Inclusive, tanto o nome da rua, como a estação de metrô “Vergueiro”, foi uma homenagem a José de Campos.

O mapa abaixo, da cidade de São Bernardo, mostra o traçado complementar da Estrada do Vergueiro, porém ele não abrange todo o traçado da Maioridade, pois após o trecho do Zanzalá, encontra-se fragmentado. Por sua vez, gostaríamos de ter localizado um mapa que contivesse ambos os trechos, juntamente com o da SPR, a fim de demonstrar as proximidades e distâncias entre os empreendimentos, mas não identificamos. Contudo, se nos basearmos no ponto do Zanzalá, aonde havia muitos africanos nos canteiros das obras, é possível verificar que, a distância entre as estradas de rodagem com a linha férrea era relativamente mediana; já, para o trecho da serra e de Cubatão não podemos afirmar o mesmo.

³⁷⁶ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de São Paulo pelo conselheiro dr. Vicente Pires da Motta, presidente da mesma Província no dia 2 de fevereiro de 1863. S. Paulo, Typ. Imparcial de J.R. de A. Marques, 02 de fevereiro de 1863, p. 7 e 10.

³⁷⁷ Vale lembrar que José de Campos Vergueiro, era filho de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, personagem diretamente envolvido com a entrada dos imigrantes na província e o tráfico de escravos, com suspeitas de desembarques ilegais na região do Perequê, em Cubatão (trecho da Maioridade).

Figura 4- Mapa da cidade de São Bernardo, abrangendo toda a Região do Grande ABC. (1906)



Fonte: Prefeitura de São Bernardo do Campo - Seção de Pesquisa e Documentação. Divisão de Preservação da Memória - Secretaria de Cultura. Prefeitura de São Bernardo do Campo. Disponível em:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_do_Vergueiro

Apesar de ser incompleto, o exame do mapa permite visualizar um espectro da circulação de todos os tipos trabalhadores entre os estabelecimentos, especialmente se considerarmos a elevada disputa por mão-de-obra entre eles. Com relação à probabilidade do envio dos africanos livres à SPR existem alguns indícios e questionamentos que carecem ser abordados, em meio ao contexto de sua criação.

A execução da linha férrea, a partir da segunda metade do século XIX, representou a modernização da economia, o desenvolvimento do capitalismo e o aumento da circulação de pessoas e mercadorias. Ademais, ela buscou resolver os

problemas do transporte do café, que até então era realizado por tropas de mulas até o porto de Santos.

Assim, o escoamento da produção ocorreria de forma mais rápida e eficiente; e, o país passaria a atender a elevada demanda pelo produto nas regiões industriais, tendo em vista as exigências do sistema capitalista mundial. Mas, estas mudanças engendrariam complexas consequências no Brasil oitocentista, especialmente nas questões acerca do trabalho.

Conforme vimos, estudiosos como Dale Tomich e Rafael Marquese avaliaram que tais transformações dinamizaram as economias agroexportadoras, favorecendo uma “segunda escravidão”, cuja exploração do trabalho escravo e compulsório esteve diretamente atrelada às forças globais da economia mundo³⁷⁸.

Nesse sentido, o estudo de caso dos africanos livres da Estrada da Maioridade, e, conseqüentemente, os possíveis enviados para a SPR, pode ser observado mediante tais processos históricos e econômicos, até mesmo se considerarmos que estes indivíduos foram, inicialmente, vítimas do próprio tráfico transatlântico.

Posteriormente, tanto na estrada de rodagem, como nos trilhos, homens, mulheres e crianças foram engajados aos canteiros de obras para construir um caminho que ligasse São Paulo e o interior da província até um dos portos mais importantes do país, o qual garantiria o escoamento de seus produtos ao mercado mundial.

As obras da SPR foram iniciadas respectivamente, no dia 15 de maio de 1860 em Santos, e, no dia 24 de novembro no trecho de São Paulo, a extensão da linha compreendia 139 km no trecho entre as duas cidades³⁷⁹. No entanto, já em meados de 1859, com a iminência do estatuto da linha férrea, o presidente da província, José Joaquim Fernandes Torres notificou o inspetor da estrada da Maioridade, demonstrando interesse em: fazer passar para a de Jundiaí alguns dos africanos que ali trabalham³⁸⁰.

³⁷⁸ MARQUESE, Rafael B; SALLES, Ricardo. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EDUSP, 2011.

³⁷⁹ ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 38.

³⁸⁰ Discurso com que o ilustríssimo senador José Joaquim Fernandes Torres, Presidente da Província de S. Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no ano de 1860. S. Paulo, Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, 1860, p.13-14.

Embora os decretos das ferrovias proibissem o emprego de mão-de-obra escrava muitos trabalhadores acabaram arregimentados nas construções, juntamente com imigrantes europeus e a população livre pobre. Logo, também nestes canteiros de obras existiram labutadores com condições jurídicas diversas.

Ademais, boa parte das concessões e construções ficou a cargo dos ingleses, que contratavam os indivíduos através do sistema de empreitada e subempreitada. Segundo Maria Lúcia Lamounier, a “função do empreiteiro principal era supervisionar e coordenar a execução das obras a encargo dos subempreiteiros. O empreiteiro principal não empregava diretamente os trabalhadores, ficando livre de qualquer responsabilidade”³⁸¹.

Portanto, eles poderiam “fazer vista grossa” a recomendação, ou poderiam alegar que não sabiam se os trabalhadores eram livres ou escravos; assim, diminuiria o problema da falta de mão-de-obra abundante e barata³⁸². A prática, além de favorecer a indiferença dos empreiteiros e das autoridades brasileiras acerca da mão-de-obra utilizada, impulsionava, sobretudo, a precariedade dos trabalhadores. Aliás, alguns empreiteiros detiveram relações com os negócios escravistas e, muitas vezes, operavam de acordo com os mesmos códigos dos proprietários de escravos³⁸³.

Durante o período de 1861 a 1863, Paulo de Andrade identificou a atuação de 100 labutadores na SPR, dos quais 61 foram classificados de acordo com as seguintes nacionalidades e condições: “21 portugueses, 13 brasileiros, 10 escravos (3 crioulos), 7 italianos, 4 espanhóis, 3 alemães”³⁸⁴. Não obstante, acerca dos africanos livres o autor considerou que:

³⁸¹ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2012, p. 101.

³⁸² ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 88.

³⁸³ SOUZA, Robério Santos. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p.32.

³⁸⁴ ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 87. Sobre maiores informações sobre os trabalhadores nas ferrovias em São Paulo, durante 1870-1920, ver: LANNA, Ana Lucia Duarte. *Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. Varias histórias.*, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, Ago. 2016.

Africanos livres dispensados da estrada da Maioridade após a chegada de Vergueiro à frente do empreendimento, quem sabe podem ter sido alocados na ferrovia. Não seria difícil aos seus concessionários, já que era prática comum, alugá-los aos subempreiteiros da ferrovia. Se não, teriam sido alocados em outras obras da Província ou alhures. E outros trabalhadores engajados nos trabalhos de conservação da estrada de rodagem podem ter trocados os serviços dela pelos trabalhos na vizinha e concorrente estrada de ferro³⁸⁵.

Apesar de Andrade não ter confirmado a presença dos tutelados no empreendimento, ele indicou que havia uma grande possibilidade, afinal muitos concessionários alugavam os serviços dos africanos aos subempreiteiros. Contudo, nas fontes relativas à Estrada da Maioridade não encontramos listas nominais acerca das transferências dos tutelados entre os estabelecimentos.

Diante disto, pesquisamos alguns documentos relativos à SPR, no fundo “Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, Offícios Diversos”, custodiados no Arquivo do Estado de São Paulo, e há somente referências aos cativos. Por outro lado, Paulo de Andrade citou Maria Cristina Wissenbach, a qual afirmou que, os africanos mantiveram seus empregos na serra do Mar, e aos domingos: “se dirigiam para São Paulo, onde dispunham de cômodos nos quais residiam suas mulheres”³⁸⁶. No entanto, Wissenbach não especificou se tais africanos estiveram a serviço do Estado ou a concessionários particulares.

Ao examinarmos o Livro de Matrícula dos africanos emancipados na província, em 1864, os registros apontam justamente que, alguns “ficaram na serra do Mar mediante salário”, porém sem nenhuma menção aos canteiros da linha férrea³⁸⁷. Portanto, há a probabilidade de alguns africanos, terem sido contratados pelos subempreiteiros do local até mesmo antes, ou após a emancipação; ao passo que alguns enviados à Estrada do Vergueiro optaram por permanecer na capital.

Mas, mesmo assim, estamos diante de uma situação que comporta várias reflexões. Em primeiro lugar, o período da tutela dos africanos livres engendrou

³⁸⁵ ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 87.

³⁸⁶ WISSENBACH, Maria Cristina C. *Sonhos africanos, vivências ladinas*: escravos e forros em São Paulo (1850-1888). São Paulo: Ed. Hucitec, 1998, p. 142 e 228. Apud: ANDRADE, Paulo Rodrigues de. *“As aglomerações de homens de todas as classes”*: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2016, p. 85.

³⁸⁷ AESP. Ordem nº CO 2270. Livro de matrícula da emancipação dos africanos livres. Secretaria de Polícia da Província de São Paulo. 07 de dezembro de 1864.

inúmeros dispositivos, informações, listas, fontes, etc. Afinal, apesar da condição jurídica de livres, na prática, o Estado brasileiro os tratou como sua propriedade, logo eles foram um grupo extremamente bem documentado pelas autoridades. Então, se existem indícios acerca do possível recrutamento para os canteiros de obra da SPR, porque não há as listas nominais dos indivíduos (pelo menos durante o funcionamento da estrada da Maioridade e a emancipação definitiva em 1864)?

Assim, é difícil conjecturar que a administração da estrada tenha se aliado a alguns empreiteiros e subempreiteiros na concessão dos tutelados. Talvez, alguns africanos tanto no trecho da serra, como no da capital, possam ter escapado para os canteiros dos trilhos, como faziam os escravizados de várias localidades. Tal iniciativa aliada com a atitude dos empreiteiros de “fazer vista grossa” sobre as condições jurídicas dos labutadores, quiçá, possa ser uma possibilidade, em meio a tantas outras.

Posto isto, as lacunas e as ambiguidades expostas através da análise das fontes não elucidam totalmente os nossos questionamentos, mas; em contrapartida, revelam como as tramas emaranhadas da indefinição das fronteiras entre a escravidão e a liberdade também podem ser percebidas através do exame da documentação.

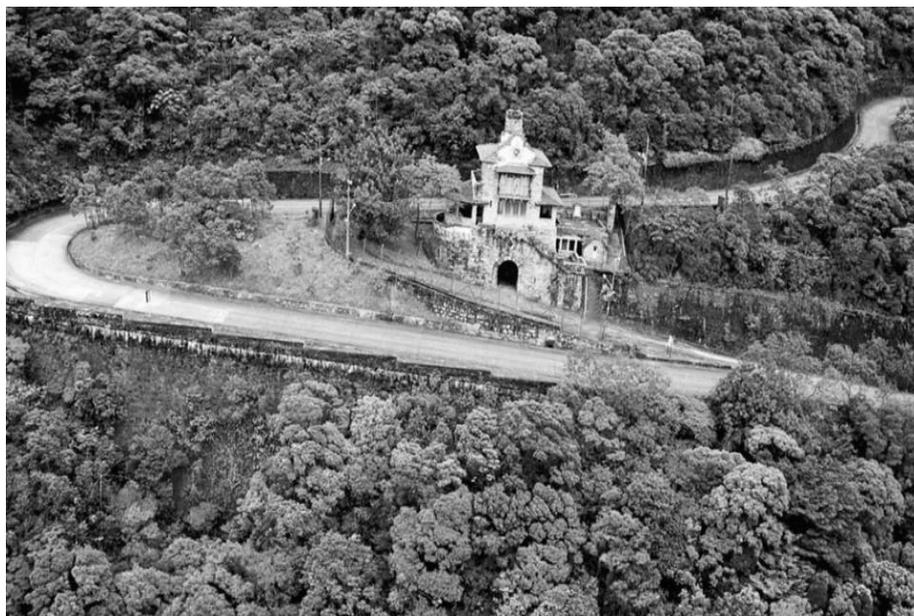
Não obstante, o funcionamento da SPR ocorreu durante longos anos, de 1867 a 1946, os caminhos ferroviários impulsionaram a economia, o escoamento da produção e favoreceram o surgimento de novas cidades ao seu entorno. No concernente aos trabalhadores centenas de brasileiros pobres, imigrantes e escravos também experimentariam uma rotina de trabalho exaustiva, a insalubridade, os contratos irregulares, os riscos de acidentes, etc.

Acerca da estrada da Maioridade e o novo traçado do Vergueiro, eles continuaram a funcionar, mas de um modo secundário, complementar, haja vista o sucesso dos trilhos da SPR. Nesse sentido, a partir de 1868, ambos os trechos deixam de ser mencionados nos relatórios dos presidentes da província. Muitos anos depois, já no início do século XX, a passagem ficou conhecida como “Estrada Velha do Mar” e foi a primeira da América Latina a receber a pavimentação em concreto. A obra, planejada pelo engenheiro Rudge Ramos inaugurou o trânsito de carros para o acesso ao litoral paulista.

Na década de 1970, o local foi tombado pelo CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo e, declarada pela UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a

Cultura como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Presentemente, a região corresponde ao Parque Estadual da Serra do Mar, conhecido pela relevância histórica das suas construções, pela biodiversidade e o ecoturismo ³⁸⁸.

Figura 5. “A estrada Velha de Santos- o Rancho da Maioridade”



Fonte: <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/pesm/nucleos/caminhos-do-mar/>

Inclusive, parte dos remanescentes da Estrada do Vergueiro, que incide por São Bernardo corresponde hoje a um trecho da Rodovia Anchieta, que, juntamente com a Rodovia dos Imigrantes passam pelas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão. Se no século XIX o Porto de Santos e toda a região já detinham demasiada importância na circulação de mercadorias para a província e o Império, atualmente ele é o porto mais importante do país e o maior complexo de circulação de mercadorias da América Latina.

Isto não seria possível sem a atuação de milhares de labutadores livres, escravizados, compulsórios, assalariados ou não, que desde os caminhos de pedra, macadamização, trilhos ou concretos enfrentaram a construção, a manutenção e o aperfeiçoamento dos caminhos até ele. A grandiosidade dos projetos que buscaram ligar o planalto ao litoral, deve-se especialmente a estes trabalhadores, que por vezes, pagaram o preço pela modernização através de condições extenuantes e, até mesmo, com a própria vida.

Mas, e quanto ao destino dos africanos livres?

³⁸⁸ Para mais ver: <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/pesm/nucleos/caminhos-do-mar/sobre/>

Excetuando-se aqueles que, talvez, possam ter ido aos canteiros dos trilhos da SPR no trecho da serra, eles foram concedidos para várias localidades: um grupo seguiu para a Estrada de Jundiáí, em 1859; outro para a capital, em 1860-61, e; os que estavam arrematados temporariamente na estrada retornaram para a Fábrica de Ipanema, também em 1860, como mostra a tabela abaixo:

TABELA 11
Relação dos africanos livres e suas mulheres e filhos escravos da nação que se acham em Santos, os quais segundo as ordens do Governo, devem voltar para a Fábrica de Ipanema

Família	Número	Nomes	Observações
1	1	Carlos	Marido africano
	2	Ambrosina	Mulher
	3	Luísa	Filha
	4	Miguelina	Filha
2	5	Calisto	Marido africano
	6	Maria da Graça	Mulher
	7	Rufino	Filho
	8	Cândida	Filha
	9	Manoel 2º	Africano livre
	10	Inocência	Africano livre
	11	Gabriel	Africano livre
	12	João Macua	Africano livre
	13	Apolinário	Africano livre
	14	Martinho	Africano livre
	15	Ambrósio	Africano livre
	16	Maria	Africano livre
	17	Celestino	Africano livre
	18	Alexandrino	Africano livre
	19	Sabina	Africano livre
	20	Eugenia	Africano livre

Fonte: AESP. Ordem nº CO 1240. Relação dos africanos livres e suas mulheres e filhos escravos da nação que se acham em Santos, os quais segundo as ordens do Governo, devem voltar para a Fábrica de Ipanema. Ofício de José Constantino. São Paulo, 19 de setembro de 1860.

Dos indivíduos transferidos, havia 12 solteiros, duas famílias com marido e filhos, e duas mulheres solteiras, com filhos. O Major Constantino foi o responsável por transportar os africanos até a Fábrica de Ipanema, entretanto, muitos ficaram no estabelecimento por pouco tempo, haja vista as transferências para Itapura, no Mato Grosso³⁸⁹.

³⁸⁹ Na Dissertação de Mestrado examinamos detalhadamente as transferências dos africanos livres de Ipanema para a Colônia de Itapura. Para mais informações ver o capítulo nº4: “*Décadas finais: transferências para a Colônia de Itapura e emancipações: 1860-1870*”. RIBEIRO, Mariana Schatzer. *Entre a*

A Colônia, criada em 1858, objetivava interiorizar colonizar e dinamizar região. A iniciativa foi uma parceria entre João da Silva Machado, o Barão de Antonina e o governo imperial, o qual apoiou não apenas as formações de colônias militares como Itapura, mas também os aldeamentos indígenas.

Vale lembrar que, as fronteiras do sul mato-grossenses foram essenciais em meio à Guerra do Paraguai (1864-1870). Deste modo, o Estado procurou resolver uma série de questões como: a ocupação, a proteção do território e o recrutamento de pessoas para a colonização, através da justificativa de educá-las para o trabalho livre.

Ademais, no dia 24 de setembro de 1864, o governo divulgou o decreto nº 3.310 declarando a emancipação de todos os africanos livres existentes no Império³⁹⁰. As cartas foram expedidas pelo Juiz de órfãos da Corte e das capitais provinciais que, repassaram aos respectivos chefes de polícia e, posteriormente, entregaram aos tutelados.

Na realidade, o dispositivo legal manteve os indivíduos sob controle, pois apesar de eles poderem fixar domicílio em qualquer parte do Império, eles eram obrigados a informar o endereço e as suas novas ocupações à polícia. Com relação à prole, o artigo número 7 determinava que:

o filho menor de africana livre, acompanhará a seu pai, se também for livre, e na falta deste a sua mãe; declarando-se na carta de emancipação daquele a quem o mesmo for entregue, o seu nome, lugar do nascimento, idade e quaisquer sinais característicos³⁹¹.

Mas, mediante a ausência ou incapacidade dos progenitores, os menores ficariam sob os cuidados do Juiz de Órfãos até completarem a maioridade. Nesse sentido, mesmo após as emancipações, homens, mulheres e crianças tiveram dificuldades em alcançaram a liberdade efetiva, afinal, o governo procurou protelar ao máximo a sua autonomia. De acordo com Beatriz Mamigonian, o movimento para a emancipação produziu a estatística mais completa acerca dos africanos livres, pois:

fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870). São Paulo: Alameda, 2016.

³⁹⁰ Decreto nº3310 “Emancipação dos Africanos Livres”. 24 de setembro de 1864. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Biblioteca Nacional-RJ, v. 1, p. 160. Também disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3310-24-setembro-1864-555076-publicacaooriginal-74160-pe.html>

³⁹¹ Idem.

nenhum setor da administração imperial havia organizado até então qualquer avaliação sobre suas condições de trabalho, nem análise da conveniência da emancipação, nem mesmo a compilação dos números de africanos resgatados do tráfico ao longo dos anos. [...] após 1864 ocorreu um esforço articulado de estabelecer uma versão oficial para a questão dos africanos livres e, ao mesmo tempo, mostrá-la como concluída³⁹².

A fim de perscrutarmos os destinos dos africanos arrematados à Estrada da Maioridade no momento das emancipações, cruzamos as listas nominais, os ofícios e os relatórios da estrada com as informações contidas nas cartas de emancipação; através dos nomes, dados, e locais de trabalho para os quais haviam sido designados. Todavia, os registros produzidos pela Secretaria de Polícia de São Paulo apresentam algumas lacunas como a data que chegaram ao Brasil ou os nomes dos carregamentos. A riqueza de detalhes foi direcionada para as características físicas dos indivíduos, com o objetivo de identificá-los, caso saíssem do controle direto da administração³⁹³.

Sendo assim, não conseguimos saber exatamente o destino de muitos tutelados, pois além das lacunas citadas acima, existe uma grande quantidade de indivíduos homônimos, ou ainda, com procedências étnicas divergentes. Para mais, com relação àqueles que conseguimos identificar, ainda nos deparamos com algumas incongruências nas descrições, as quais optamos por descrever no trecho seguinte:

Balthazar, de Nação Moçambique. Africano livre, rosto redondo e bonito, tem pretos olhos regulares e pardos, nariz bem feito, beijos pequenos, orelhas regulares e furadas marca nos peitos e quase apagada. É casado com a preta Honorata, tem duas filhas, apresenta carta de emancipação, datada desta Capital em 19 de setembro último. Vive sobre si e reside nesta Capital³⁹⁴.

Balthazar realizava serviços na casa do administrador da Maioridade, mas foi transferido para São Paulo, em 1861, durante as obras de Vergueiro. Nas listas das construções, tanto o africano, como a sua companheira, Honorata foram arrolados junto com o casal de filhos, Alexandre e Vicência, mas na carta de emancipação constam duas meninas. Logo, não sabemos se foi um erro de grafia, ou se Alexandre faleceu e eles

³⁹² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p.380-381.

³⁹³ Idem, p.379.

³⁹⁴ AESP. Ordem nº CO 2270. Livro de matrícula da emancipação dos africanos livres. Secretaria de Polícia da Província de São Paulo. 07 de dezembro de 1864.

tiveram outra filha. Inclusive, o documento foi datado pela Secretaria de Polícia em dezembro 1864, mas o dispositivo legal declarou a emancipação dos africanos em setembro. Sendo assim, Balthazar fora emancipado antes, porém não temos outros dados sobre o episódio.

Já, as características físicas do africano, Ildefonso não aparecem descritas: “Ildefonso, de nação Moçambique, casado. Apresenta carta de ressalva de serviços a que estava obrigado no Palácio do Governo desta Província, passada pelo Juiz de Órfãos deste mesmo aos 13 de janeiro deste ano”³⁹⁵. Ildefonso era casado com Maria e tinha duas filhas: Alexandrina e Isabela que não aparecem arroladas.

O africano correspondia ao mesmo grupo de Balthazar, os quais foram transferidos para o trecho de São Paulo. Todavia, na carta ele aparece indicado como trabalhador do Palácio do Governo. É possível que, ao chegarem à capital alguns tutelados fossem realocados no Palácio e tivessem recebido primeiro as cartas de emancipação.

Por sua vez, os africanos Apolinária, Braz, Bento, Brígida, Damásio e Pelaio arrematados tanto na estrada, quanto Ipanema e Itapura permaneceram na colônia após a emancipação. Além do mais, Engracia permaneceu na região de Santos-Cubatão e incluiu o sobrenome “Serra”. A atitude de Engracia não foi a única, assim também o fez Damásio, que inseriu o sobrenome “Guaratinguetá”³⁹⁶. Enquanto, no momento da apreensão, os tutelados eram identificados com os portos ou regiões africanas, após 1864 eles optaram por adotar sobrenomes com referências às regiões brasileiras³⁹⁷.

A atitude dos africanos esteve relatada em vários trabalhos que examinaram as suas trajetórias. Desta forma, em nossa pesquisa anterior, a de Jorge Prata de Souza, Afonso Bandeira Florence, Enidelce Bertin, Alinnie Silvestre Moreira, etc, apontaram em maior ou menor grau, as iniciativas dos indivíduos³⁹⁸. Logo, a inclusão de um sobrenome

³⁹⁵ AESP. Ordem n° CO 2270. Livro de matrícula da emancipação dos africanos livres. Secretaria de Polícia da Província de São Paulo. 07 de dezembro de 1864.

³⁹⁶ Idem.

³⁹⁷ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006, p. 228-229.

³⁹⁸ BERTIN, Enidelce. *Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX*. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006. FLORENCE, Afonso B. *Entre o cativo e a emancipação: A liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)*. Dissertação de Mestrado. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2002. MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005. MOREIRA, Alinnie S. *Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela- RJ (1831-1870)*. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005.

não indicou apenas a relação dos africanos com o país, mas, sobretudo remeteu a condição de sujeitos que, dali em diante estavam emancipados.

Até os anos de 1868 e 1869, muitos africanos ainda se dirigiam à Secretaria de Polícia da Província para solicitar as cartas de emancipação. Mas, mediante a duplicidade, incongruências e lacunas nos registros, optamos por abordar somente aqueles que, realmente conseguimos comprovar a sua ligação com a Estrada da Maioridade durante as suas trajetórias.

Conforme já apontamos, poucas listas nominais da estrada indicaram as procedências étnicas dos africanos, logo não foi possível saber se as pessoas nomeadas nas cartas eram, de fato, as mesmas que atuaram no local. Para mais, o documento produzido pela Secretaria de Polícia não apresenta informações concernentes a todo o período da tutela, pois foi registrado apenas o último local de trabalho dos tutelados, ou seja, somente durante o momento da emancipação.

Não obstante, a matrícula final dos africanos livres realizada pelo Ministério da Justiça indicou o total de 11.008 africanos emancipados até 1869. De acordo com Mamigonian, destes, “3871, (35%) haviam morrido; 2534, (23%) foram emancipados, mais 748, quase (7%) reexportados, 191, ou 2% tinham fugido sem deixar sinal; dois cumpriam pena e de 3308, (30%) não se sabia o destino”³⁹⁹.

Diante de tais números, vale lembrar também as estratégias utilizadas pelos concessionários que burlavam as informações produzidas sobre os tutelados. Assim, frequentemente eles eram matriculados como novos escravos, outras vezes, colocavam-se dados incorretos e, até mesmo, eles foram substituídos nas documentações pelos escravizados que faleceram.

Se, o Ministério da Justiça àquela época não conhecia o destino de 30% dos africanos livres, hoje em dia, os pesquisadores enfrentam uma saga rumo aos arquivos a fim de tentar “rastreá-los” nas mais diversas fontes. Por conseguinte, o estudo do comércio de almas, as complexidades da escravidão atlântica e as vivências dos indivíduos na diáspora continuarão a desafiar os historiadores ante as incongruências e os silêncios institucionais produzidos...

³⁹⁹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 387.

CONCLUSÃO

Os caminhos que ligavam a capital São Paulo até Santos no litoral coincidem com a própria formação destas cidades. Desde o início da colonização portuguesa no Brasil, no século XVI, os percursos estiveram atrelados ao desbravamento do território e as iniciativas de catequização dos índios. Nesse sentido, a busca por trajetos que vinculassem as duas regiões há tempos compôs os interesses de grupos diversificados.

Se em um primeiro momento a justificativa para tal baseou-se na conversão e apresamento dos indígenas, com o passar das épocas, as intenções acompanhariam as demandas pela circulação de pessoas e o escoamento dos produtos agrícolas. No século XVIII, as iniciativas de monopólio do porto santista, em conjunto com a ampliação do comércio portuário engendraram a construção da Calçada do Lorena, determinado pelo então governador da capitania, o Morgado de Mateus, em 1790. Os caminhos estabelecidos pelo calçamento de pedras, que também abrangiam a região de Cubatão funcionaram até 1841, quando então foram substituídos por um novo projeto viário, denominado Estrada da Maioridade, em homenagem a Dom Pedro II.

O plano correspondeu às modernizações políticas e administrativas do império, que por sua vez, passou a se preocupar intensamente com a abertura de estradas. Assim, para a execução das obras era necessária a redução de rampas, a abertura de valetas, a construção de grandes muros de arrimos de pedra e o alargamento de alguns trechos.

Entretanto, a iniciativa governamental enfrentou alguns empecilhos, cujo principal era a falta-de-mão-obra. Inicialmente, o empreendimento contou com escravos alugados de fazendeiros próximos aos locais, portugueses e nacionais livres, mas todos ainda em número insuficiente diante das demandas exigidas. Como alternativa, a província decidiu arrematar o serviço dos africanos livres, que logo após a aprovação da lei de 1831, já haviam sido destinados a outros estabelecimentos públicos, bem como aos concessionários particulares.

O objetivo central da tese residiu justamente em compreender o que significava ser um africano, submetido à escravização ilegal, arrematado aos canteiros de obras da Estrada da Maioridade. O empreendimento foi um dos projetos de modernização mais relevantes para a província São Paulo, entre 1840 a 1862. Já, a escolha do recorte temporal pautou-se pelo período das primeiras discussões relativas à estrada, passando

pela execução das obras, até a data da emancipação definitiva dos tutelados no Brasil, em 1864.

O estudo mostrou que os africanos estiveram sob o controle de outros labutadores nas construções. Assim, nacionais pobres e livres, bem como alguns portugueses ocupavam os opostos de feitores e inspetores. Entre as suas tarefas estavam a fiscalização da rotina e a incumbência de impedir ao máximo qualquer insubordinação. Em contrapartida, eles deveriam corresponder as exigências do feitor geral e do administrador, caso quisessem manter os seus empregos. Logo, identificamos a atuação de alguns desses personagens em conjunto com os conflitos vivenciados pelos africanos.

No mais, elaboramos um organograma a fim de entendermos as hierarquias estabelecidas nos canteiros de obras. Em seguida, foi possível conhecer o modo como ocorreram as divisões dos trabalhos entre os tutelados e os demais labutadores. Observamos ainda que, os africanos experimentaram um cotidiano com jornadas exaustivas. Os indivíduos eram divididos em frentes de trabalho entre os percursos, assim havia grupos no trecho de serra, no Perequê, no Rio das Pedras, (ambos em Cubatão), São Bernardo e São Paulo. Boa parte de suas funções estiveram ligadas a abertura de caminhos, derrubada das matas, quebramento de pedras, e qualquer outra atividade que fosse necessária. Por sua vez, as mulheres e crianças realizavam as tarefas menos árduas como quebrar pedras miúdas, lavar, cozinhar, etc.

Entretanto, mesmo com as adversidades, os africanos buscaram estreitar os laços através das formações familiares. Nesse sentido, verificamos a união de 16 famílias com crianças entre 3 meses a 5 anos. Já, as africanas solteiras foram elencadas com filhos entre 4 e 15 meses. As listas nominais indicaram apenas informações superficiais como os nomes das mães, da prole ou do companheiro; diante das lacunas, obtivemos dificuldade em saber se as africanas solteiras chegaram ao estabelecimento grávidas, ou se elas se relacionaram com alguém da localidade.

Aliás, as averiguações relativas aos nomes dos navios em que os tutelados foram aprisionados, além das suas procedências étnicas e idades também ficaram prejudicados pela carência de informações. O único dado obtido correspondeu a uma lista de africanas, provenientes da ilha de Marambaia, no Rio de Janeiro, aonde ocorreram alguns desembarques durante o comércio ilegal.

Buscamos também discutir sobre alguns desembarques ilegais no litoral santista, e o papel das autoridades que por vezes, mostraram-se omissas e coniventes com o comércio ilegal na região. Além disso, consideramos a hipótese do provável envolvimento do Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro com o desembarque de africanos no trecho próximo aos canteiros de obras, no Perequê, em Cubatão.

Ademais, a ausência de alimentação, moradia, vestimenta e cuidados de saúde em meio às intempéries climáticas, deterioravam ainda mais a rotina de homens, mulheres e crianças. Assim, os documentos produzidos pelos diretores e as autoridades policiais apontaram o descontentamento dos indivíduos, as queixas, e, especialmente, as fugas, as quais eram realizadas majoritariamente pelos homens, sozinhos ou em duplas.

Porém, chamou-nos a atenção a atitude de um grupo de tutelados que reivindicaram por alimentação, sabão para lavar as roupas, amparo médico e a troca de estabelecimentos, haja vista a precariedade do tratamento fornecido. Não obstante, outro grupo paralisou os trabalhos, pois exigiam o fim dos castigos, não queriam mais comer como porcos em uma caixa e gostariam de ser tratados como gente livre.

O estudo do caso revelou, não apenas a resistência dos tutelados, mas principalmente as suas táticas de organização e ação que, apesar de pontuais, demonstraram o início de uma formação de consciência de classe naquele grupo. Outrossim, discutimos as análises das reivindicações dos escravos do Engenho de Santana, na Bahia, em 1789, que exigiam entre outras coisas, as vestimentas e alimentação adequadas e a demissão do feitor.

Caso semelhante fora observado pelo historiador Stuart Schwartz, que considerou o episódio ante as modernas reivindicações trabalhistas. Nesse sentido, a comparação entre os dois eventos permitiu-nos inferir que, as lutas contra a precariedade vivenciada pelos labutadores também estiveram presentes no século anterior.

As análises realizadas foram pautadas pelo conceito thompsoniano de “experiência”, juntamente com o estudo da bibliografia relativa ao tema. Todavia, o exame mais apurado das fontes nos influenciou a refletir também acerca da atuação de outros labutadores nos canteiros de obras como os imigrantes alemães. Logo, ampliamos o nosso olhar para tais sujeitos, no intuito de entender, sob a perspectiva micro analítica, os sentidos da exploração do trabalho no século XIX.

Sendo assim, os debates mais recentes sobre a História do Trabalho, bem como a formulação teórica de Marcel van der Linden, a partir da noção de subalternidade discutida por Gramsci, foram cruciais para a compreensão das relações vivenciadas pelos labutadores. Linden atentou aos pesquisadores a necessidade de examinar grupos diversificados de trabalhadores (escravos, artesãos, assalariados, meeiros, etc.) não como categorias totalmente opostas, mas sim, em considerar o ponto comum, as conexões entre as diferentes formas de trabalho.

Posto isto, o estudo das produções historiográficas nos levou, inclusive, a novas indagações. Em primeiro lugar, africanos e alemães foram destinados ao Brasil com o mesmo objetivo elaborado pelo Estado: resolver o problema da mão-de-obra. A iniciativa, conforme vimos, correspondeu à integração e a dinamização da economia agroexportadora do Sudeste perante as demandas pelos produtos agrícolas, em especial pelo café, nos países industrializados europeus.

Nas propriedades cafeicultoras do Sudeste, muitos alemães serviram como colonos, ao passo que os engajados na Maioridade atuaram com funções especializadas. Já, os africanos foram submetidos à servidão ilegal em várias localidades. Embora as fazendas de café estivessem localizadas no interior e no Vale do Paraíba, muitos produtos eram enviados à capital no intuito de seguirem ao porto de Santos, o que justificou a execução e manutenção dos trechos da estrada. Esta iniciativa perdurou até a implementação da ferrovia São Paulo Railway, na década de 1860.

Portanto, ambos os grupos tiveram a sua força de trabalho submetida à coerção do Estado e, conseqüentemente, à coerção do mercado, através da nova fase da acumulação capitalista dos países europeus em meio à sua industrialização. Apesar das diferenças étnicas entre eles, teoricamente, tanto os imigrantes alemães, como os africanos eram considerados pessoas livres. Porém, os africanos foram submetidos ao trabalho compulsório e a escravidão ilegal, ao passo que os alemães foram contratados enquanto assalariados. Mas, diante da complexidade da sociedade escravista, buscamos então identificar se eles experimentaram o mesmo cotidiano, a rotina de trabalho, a maneira que foram tratados, se compartilharam experiências entre si, etc.

Muitos alemães foram contratados pelo Estado por intermédio da firma Vergueiro e Cia, que assumiu as despesas com a viagem e alimentação. Por outro lado, eles deveriam pagar estes ônus através de parte do seu trabalho, logo os imigrantes já iniciavam a vida no novo país com elevas dívidas. Os germânicos tiveram dificuldades

em se adaptar ao clima do local, se envolveram em conflitos com um feitor português, ficaram submetidos à sazonalidade e as intempéries da natureza, dividiam o espaço da moradia com os africanos solteiros e, frequentemente não recebiam os salários acordados.

O estudo da documentação também nos chamou a atenção para o cargo de “feitor geral dos alemães”, que representava a hierarquia máxima perante os trabalhadores e, tinha a incumbência de supervisionar todos os demais como os: mestres pedreiros, agrimensores, intérpretes, carvoeiros, etc. A ocupação era desenvolvida por outro companheiro alemão, um brasileiro ou português. A denominação poderia ter sido uma mera referência para o funcionamento da hierarquia nas atividades, haja vista que existiram cargos semelhantes.

No entanto, diante das complexidades da sociedade escravista, em conjunto com as iniciativas perante os trabalhadores nos canteiros de obras, a designação reflete, muito, mais as aproximações com a ideologia do trabalho compulsório. Diante destas problemáticas, muitos alemães negaram-se a ficar nos canteiros de obras, e, a partir de 1857 foram para outras localidades como o núcleo urbano de Santos, São Paulo e, posteriormente para os trabalhos da construção da São Paulo Railway.

A pesquisa não se pautou pela ampla recuperação do cotidiano dos trabalhadores germânicos e suas trajetórias, assim como o fizemos com os africanos livres. Conforme o exposto, a hipótese central foi entender o que significava ser um indivíduo sob a tutela estatal, engajado nos canteiros de obras de uma estrada de rodagem na província de São Paulo. Logo, a partir das influências teóricas em conjunto com os relatos acerca dos alemães, propusemos ampliar a compreensão dos sentidos da exploração e da precariedade do trabalho no século XIX, em meio a este estudo de caso.

Nosso interesse não residiu em incluir os africanos e os alemães como dois grupos análogos, mas sim em conhecer algumas de suas aproximações e especificidades. Embora os germânicos tenham experimentado algumas condições semelhantes, como a sazonalidade, a insalubridade eles detiveram a prerrogativa básica da liberdade. Ou seja, diante das insatisfações com a rotina e a natureza dos trabalhos conseguiram esvair-se do local, a fim de procurar melhores oportunidades. Também não identificamos o compartilhamento de experiências entre si, pois havia a dificuldade do idioma e, ambos os grupos estiveram divididos em frentes de trabalho diversificadas, portanto, evidenciamos a aproximação de experiências em comum.

A exploração do trabalho no Brasil, no século XIX abrangeu questões complexas, pautadas pela precariedade da liberdade, pelo trabalho assalariado infrequente, pelo trabalho compulsório e, especialmente pela reescravização de pessoas livres negras.

Desta forma, as discussões acerca da “transição para o trabalho livre” como uma resposta gradual ao fenômeno do desenvolvimento do capitalismo e dos mercados consumidores no Brasil, tende a afastar-se das experiências multifacetadas vivenciadas pelos trabalhadores, pois, a inserção do trabalho livre no país não significou necessariamente a prerrogativa de trabalho assalariado.

A formação do Estado brasileiro, durante a segunda metade dos oitocentos, seja na perspectiva política, social ou econômica foi engendrada a partir da exploração da mão-de-obra de indivíduos de categorias díspares e, em especial por aqueles que conheceram as migrações transatlânticas voluntárias e involuntárias.

Já, a justificativa da tutela no consonante aos africanos permeou todas as atitudes elaboradas pelo Império a fim de mantê-los na escravidão ilegal. Aliás, mesmo após a emancipação definitiva em 1864, os africanos livres foram obrigados a declarar os seus trabalhos e domicílios, em conjunto com as detalhadas descrições físicas individuais. O objetivo era de persegui-los ao máximo, caso houvesse comportamentos considerados inadequados perante a Justiça.

Também as lacunas e incongruências nos documentos produzidos impediram o conhecimento da trajetória dos indivíduos haja vista que, nas cartas de emancipação só havia informações relativas ao local em que estiveram arrematados no momento da emancipação. Embora tenhamos feito o cruzamento dos dados nas fontes diversificadas, não foi possível perscrutar os destinos da maioria dessas pessoas.

Não obstante, alguns africanos e africanas que foram arrematados à Maioridade também exerceram ocupações em outros estabelecimentos como a Fábrica de Ipanema, examinada em nossa dissertação de Mestrado. Dessarte, o estudo anterior propiciou as bases para que realizássemos de maneira pontual algumas comparações entre os empreendimentos.

Observamos que os africanos destinados à construção dos caminhos viários formaram um número maior de famílias, tiveram os seus castigos detalhadamente mencionados pelos administradores, vivenciaram a natureza do trabalho itinerante (de acordo com as necessidades dos trechos) e, apresentaram maior insalubridade; além dos riscos de acidentes e mortes em meio aos trabalhos na Serra do Mar.

Ademais, algumas dessas pessoas que passaram pela Maioridade, retornaram para Ipanema e, posteriormente foram arrematados para a Colônia de Itapura no Mato Grosso. Muitos após a emancipação permaneceram neste local e incluíram sobrenomes correspondentes às cidades brasileiras. A iniciativa permitiu aos próprios africanos externarem a sua nova condição como emancipados. No entanto, a estratégia imperial de interiorizar, ocupar e proteger a região fronteira, respaldada pela justificativa da colonização e da educação para o trabalho livre, na realidade, ofuscou as experiências dos africanos que ansiavam pela total autonomia.

A experiência dos africanos destinados aos canteiros de obras da Estrada da Maioridade, não pode ser interpretada somente como consequência das estruturas políticas, econômicas e sociais nas quais a escravidão foi moldada como instituição. Assim, além de se constituírem em seres humanos submetidos à escravização ilegal pelo império brasileiro, eles lutaram, resistiram, formaram estratégias e ações coletivas, mesmo não experimentando, ao final, a liberdade plena.

No mais, é impossível considerar que, os significados da exploração do trabalho, no século XIX, balizados pela escravidão atlântica estiveram pautados essencialmente pelas questões de cunho étnico e racial. As demandas da economia-mundo capitalista por itens agrícolas e a consolidação do Brasil como grande exportador neste contexto, favoreceu a utilização de inúmeros labutadores, livres, nacionais, escravos e estrangeiros, que atuaram nas fazendas, na construção de estradas, nas ferrovias, entre outros projetos. Mesmo com as suas especificidades, com muita ou pouca autonomia, as experiências dos labutadores no período corresponderam aos traços elementares do capitalismo como: o lucro e a mercantilização da sua força de trabalho.

Em contrapartida, as situações vivenciadas pelos trabalhadores estudados também nos leva a pensar a atualidade. No âmbito global, as mudanças tecnológicas e a economia de mercado, trazem à tona novas formas de trabalho, através da flexibilização dos labores, em conjunto com uma “crise global do trabalho assalariado”⁴⁰⁰. As novas tendências já atingem em maior ou menor grau inúmeras profissões pelo mundo,

⁴⁰⁰O conceito é oriundo do sociólogo Philip Michael e foi analisado por Rafael Marquese. McMICHAEL, Philip. The global crisis of wage-labor. *Studies in Political Economy*, v.58, p. 11-40, Spring 1999. Apud: MARQUESE, Rafael de Bivar. A história global da escravidão atlântica: balanço e perspectivas. *Esboços*, Florianópolis, v. 26, n. 41, p. 14-41, jan./abr., 2019.

acarretando nas sensações de incerteza e fragilidade dos trabalhadores em meio ao futuro. Ou seja, a precariedade permanece latente, porém com novas roupagens.

Por sua vez, no Brasil, os últimos quatro anos foram extremamente conturbados para a História Republicana, os quais coincidiram com os prazos para a elaboração desta tese. Assim, ocorreram transformações políticas, a reforma trabalhista, o projeto de terceirização dos trabalhadores, bem como as tentativas de violações dos direitos da população quilombola e indígena. Mais, recentemente, o atual governo mencionou ainda, um controverso apoio ao trabalho infantil.

Em todos esses momentos, me deparei com as analogias e não consegui deixar de refletir sobre os personagens da pesquisa e a história do tempo presente. De acordo com os dados da Organização Internacional do Trabalho, a escravidão moderna afeta atualmente mais de 40 milhões de pessoas no mundo todo. Diferente das épocas coloniais/ imperiais ela não ocorre através da compra de um ser humano; hoje, ela é caracterizada pelo aliciamento, intimidação, ameaça e, principalmente, por meio de trabalhos forçados, da servidão doméstica e a escravidão sexual.

Em solo brasileiro, entre 1995 e 2015, “foram libertados 49.816 trabalhadores que estavam em situação análoga à escravidão”; além do mais, várias pessoas “deixaram suas casas para a região de expansão agropecuária ou para grandes centros urbanos, em busca de novas oportunidades ou atraídos por falsas promessas”⁴⁰¹. Os indivíduos mais afetados são aquelas que vivem na miséria: imigrantes, indígenas e a população afro-brasileira.

Dois séculos se passaram entre o recorte temporal do estudo e a atualidade. No entanto, os reflexos da escravidão e do trabalho compulsório continuam latentes nos grupos citados. Portanto, a luta por dignidade encontra-se no cerne da história do trabalho em todas essas épocas. Inclusive, permanecemos nos deparando com os confrontos de uma sociedade em que, os nós emaranhados entre as fronteiras da escravidão e da liberdade ainda não desataram completamente!

⁴⁰¹ Dados da Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-escravo/lang--pt/index.htm>

FONTES

Fontes Manuscritas

Arquivo Público do Estado de São Paulo (AESP)

Fábrica de Ipanema CO 5216 (1849-1879)

Livro de Matrícula dos Africanos Emancipados: CO 1487 (1864)

Ofícios Diversos da Capital: CO 868 a CO 930 (1832-1869).

Ofícios Diversos de Santos: CO 1227 a CO 1245, CO 1254, CO 992 (1838-1865).

Obras Públicas: CO 5139 a CO 5157 (1830-1865).

Secretaria de Governo- Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o governo da Província: CO 4808, Pasta 1. (1840- 1848)

Secretaria de Governo- Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o governo da Província: CO 4809, Pasta 2. (1856- 1859)

Secretaria de Governo- Ofícios do Juiz de Direito de Santos para o governo da Província: CO 4809, Pasta 3. (1861- 1863)

Fontes Impressas

Repertório de documentos para a história da escravidão em Santos (1865-1888).

CHIAPETTA, Ana Paula; COSTA, Bruno Garcia da; PEREIRA, Odair José. *Repertório de documentos para a história da escravidão em Santos (1865-1888)*. Fundação Arquivo e Memória de Santos, 2015.

Fontes Impressas disponíveis online

Center of Research Libraries (CRL). Brazilian Government Document Digitization Project

Provincial Presidential Reports (1830-1930). Relatórios dos presidentes de província de São Paulo. 1840-1868. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/186>

Câmara dos Deputados

BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831: Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos.

Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html>

BRASIL. Decreto nº3310, de 24 de setembro de 1864: Concede emancipação a todos os Africanos livres existentes no império. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3310-24-setembro-1864-555076-publicacaooriginal-74160-pe.html>

Palácio do Planalto

BRASIL. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850: estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. CLBR, Rio de Janeiro, 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LIM/LIM581.htm

Outros acervos online

<https://www.slavevoyages.org/>

<http://www.novomilenio.inf.br/santos/lendasnm.htm>

REFERÊNCIAS

ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: MATTOS, Hebe; SCHNOOR, Eduardo (Org.). **Resgate: uma janela para os oitocentos**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

AGOSTINI, Camilla. **Mundo Atlântico e clandestinidade. Dinâmica material e simbólica em uma fazenda litorânea no Sudeste, século XIX**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2011.

ALANIZ, Anna Gicceli C. **Ingênuos e libertos: estratégias de sobrevivência familiar em épocas de transição, 1871-1895**. Dissertação de Mestrado em História Social. Departamento de História da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1994.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro 1850-1872. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 21, p. 30-56, 1988.

ALGRANTI, Leila Mezan. **O feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821**. Petrópolis: Editora Vozes, 1988.

ANDRADE, Paulo Rodrigues de. **“As Aglomerações de Homens de Todas as Classes”:** trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História- Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, 2016.

ARAÚJO, Carlos E.M. **Cárceres Imperiais: A Casa de Correção no Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império (1830-1861)**. Tese de Doutorado, Campinas-SP: UNICAMP, 2009.

AZEVEDO, Célia M. de. **Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX**. São Paulo: Annablume, 2004.

BEIER, José Rogério. O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento de governo da província de São Paulo (1835-1849). **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 320-337, jul-dez 2013.

_____, José Rogério. As Barreiras como instrumento econômico para o desenvolvimento da rede viária da Província de São Paulo (1835-1850). **Revista Franco-Brasileira de Geografia**, nº32, p. 1-22, 2017.

BENCHIMOL, Jaime L. História da febre amarela no Brasil. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, vol.1 nº01, p.01-04, Rio de Janeiro Jul/Out, 1994.

BERTIN, Enidelce. **Os meia cara. Os africanos livres em São Paulo no século XIX**. Tese de Doutorado, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2006.

BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869.** Rio de Janeiro: EDUSP/Expressão e Cultura, 1976.

BLAJ, Ilana. **A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721).** São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: FAPESP, 2002.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material e capitalismo. Séculos XV-XVIII.** Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

CARDOSO, Adalberto. Escravidão e sociabilidade capitalista. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 80, p.71-88, março, 2008.

CARVALHO, José M. **Teatro das sombras, a política imperial.** IUPERJ: Rio de Janeiro, 1988.

CARVALHO, Marcus J. M. de. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. **Revista de História** (São Paulo), n. 167, p.223-260, jul-dez. 2012.

_____, Marcus J. M. de. O patacho *Providência*, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. **Várias Histórias**, n. 54, v. 30, p.777-806, 2014.

_____, Marcus J. M. de; ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. **Almanack**, Guarulhos, n. 12, p. 44-64, abril de 2016.

CAVALHEIRO, Daniela C. **Africanos livres no Brasil: tráfico ilegal, vidas tuteladas e experiências coletivas no século XIX.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2015.

_____, Daniela C. Caminhos negros: vida e trabalho dos africanos livres na construção da Estrada de Magé a Sapucaia (C.1836-C.1864). **Revista Ars Historica**, nº 7, J p. 41-59, Jan./Jun. 2014.

CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. **Cadernos AEL**. v.14, n.26, p.13-45, 2009.

_____, Sidney. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). **História Social**, n. 19, p.33-62, 2º semestre de 2010.

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

COHEN, Stern Ilka. Thomas Davatz revisitado: reflexões sobre a imigração germânica no século XIX. **Revista de História**, n. 144, p. 181-211, 2001.

CONRAD, Robert. **Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, Alex Andrade. “Os juízes de paz são todos uns ladrões”: autoridades públicas e o tráfico de escravos no interior da província da Bahia (c.1831 – c.1841). **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 32, nº 66, p. 123-142, janeiro-abril 2019.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Senzala à Colônia**. São Paulo: Ed. Difel, 1966.

COSTA, Iraci del Nero da (compilador). Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. **Boletim de História Demográfica**. São Paulo, FEA-USP, 1(1), p; 01-05. 1994.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História do Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas: IFCH-Unicamp. 1976.

DAVIS, David B. **O problema da escravidão na cultura ocidental**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

DEL PRIORE, Mary. *Ritos da vida privada*. In: **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

DIAS, Maria O. L. da S. a. **A interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.

DI CARLO, Ricardo F. **Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836**. Dissertação de Mestrado em História Econômica. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2011.

DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**, Niterói-RJ, 2017, p.1-28.

EINSERBERG, Peter. **Escravos e trabalhadores livres no Brasil: séculos XVIII e XIX**. Campinas-SP: Ed. Da Unicamp, 1989.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato brasileiro**. São Paulo: Globo; Publifolha, 2000.

FLORENCE, Afonso B. **Entre o cativo e a emancipação: A liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)**. Dissertação de Mestrado em História. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2002.

FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberto. **A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987.

_____, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro.** São Paulo: Cia das Letras, 1997.

FRANCO, Maria Sylvia C. de. **Homens livres na ordem escravocrata.** São Paulo: UNESP, 1997.

GENOVESE, Eugene D. GENOVESE, Eugene D. **A terra prometida: o mundo que os escravos criaram.** Rio de Janeiro: Paz e Terra; Brasília: CNPq, 1988.

GOMES, Nilma Lino; LABORNE, Ana Amélia de Paula. Pedagogia da crueldade: racismo e extermínio da juventude negra. **Educ. rev.**, Belo Horizonte, v. 34, e197406, p. 1-26, 2018.

HILL, Christopher. **O mundo de ponta-cabeça. Ideias radicais durante a Revolução Inglesa de 1640.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

HOBBSAWM, Eric. **Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária.** São Paulo: Paz e Terra, 1987.

HOLANDA, Sérgio B. **Raízes do Brasil.** São Paulo: Cia das Letras, 1995.

HORNE, Gerald. **O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos.** São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KLEIN, Herbert S. **Escravidão africana: América Latina e Caribe.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

_____, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. **Revista História:** São Paulo, nº. 120, p. 03-25. jan/jul. 1989.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879.** Campinas: Papyrus, 1988.

_____, Maria Lucia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX.** São Paulo: Edusp, 2012.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varias histórias.**, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, Ago. 2016.

LARA, Sílvia H. **Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____, Sílvia H. *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social.* Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006

LIMA, Henrique Espada. *No baú do Augusto mina: o micro e o global na história do trabalho*. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 571-595, jul./dez. 2015.

_____, Sílvia Hunold. **Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006.

LINDEN, Marcel van der. Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. **História**, São Paulo, v.24, n.2, p.11-40, 2005.

_____, Marcel van der. História do Trabalho: o velho, o novo e o global. **Revista Mundos do Trabalho**, v.1, n. 1, 2009, p. 11-26.

_____, Marcel van der. **Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho**. Campinas-SP: Ed. Unicamp, 2013.

_____, Marcel van der. Proletariado: conceito e polêmicas. **Revista Outubro**, n.21, p.55-79, 2º sem, 2013.

LUNA, Francisco Vidal e KLEIN, Herbert S. **Evolução da Sociedade Escravista de São Paulo, de 1750 a 1850**. São Paulo: EDUSP, 2005.

_____, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero; KLEIN, Herbert S. **Escravidão em São Paulo e Minas Gerais**. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.

_____, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Escravidão africana na produção de alimentos. *São Paulo no século 19. Estudos Econômicos* (São Paulo), v. 40, n. 2, p. 295-317, abril-junho 2010.

MACHADO, Maria H. P. T. **Crime e escravidão: lavradores pobres na crise do trabalho escravo 1830-1888**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987.

MAMIGONIAN, Beatriz G. **To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century**. Tese de Doutorado em História. University of Waterloo, 2002.

_____, Beatriz G. Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos livres. **GT Mundos do Trabalho- Jornadas de História do Trabalho: Pelotas-RS**, p. 6-8, 11/2002.

_____, Beatriz G. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MARQUESE, Rafael de B. Moradia escrava na era do tráfico ilegal: senzalas rurais no Brasil e em Cuba 1830-1860. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.13. nº2, p. 165-188, jul.- dez. 2005.

_____, Rafael de B. As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira. **Revista de História**, São Paulo, n.169, p.223-253, julho/dez de 2013.

MATIAS, Lilian de Souza L. Reflexões sobre os caminhos da História Social do Trabalho e o conceito de classe trabalhadora. **Espaço Plural**, n. 34, p.37-55, 1º sem, 2016.

MATTOS, Ilmar Rohloff. **O tempo Saquarema**. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994.

MATTOS, Marcelo Badaró. Experiências comuns: escravizados e livres no processo de formação da classe trabalhadora no Brasil. **Anais do XXIV Simpósio Nacional de História**. São Leopoldo - RS: ANPUH, 2007.

_____, Marcelo Badaró. A classe trabalhadora: uma abordagem contemporânea à luz do materialismo histórico. **Revista Outubro**, n.21, p. 81-117, 2º sem, 2013.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MENDES, Felipe Landim R. Ibicaba revisitada outra vez: espaço, escravidão e trabalho livre no oeste paulista. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.25. n.1. p. 301-357. jan.-abril 2017.

MORAES, Daniela Paiva Yabeta de. **A capital do comendador**: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Ilha de Marambaia (1851). Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009.

MORAIS, Viviane Alves de. **Estradas interprovinciais no Brasil Central**: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. (1834-1870). Dissertação de Mestrado em História Econômica. São Paulo: USP- FFLCH, 2010.

MOREIRA, Alinnie S. **Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela- RJ (1831-1870)**. Dissertação de Mestrado em História. Campinas: UNICAMP, 2005.

MOTTA, José Flávio; MARCONDES, Renato Leite. As viagens do *Conceição Esperança*: tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22). **Resgate - Rev. Interdiscip. Cult.**, Campinas, n. 2, v. 25, p. 27-56, jul./dez. 2017.

MOURA, Clóvis. **Rebeliões na senzala**: quilombos, insurreições e guerrilhas. Rio de Janeiro: Ed. Conquista, 1972.

MOURA, Zilda Alves de. **Dos sertões da África para os do Brasil**: os africanos livres da Sociedade de Mineração de Mato Grosso (Alto Paraguai-Diamantino, 1851-1865). Tese de Doutorado. Programa de Pós- Graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2014.

NEGRO, Antonio Luigi; Gomes, Flávio. Além das senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo Social**, São Paulo, v.18 n.1, p. 217-240, jun. 2006.

PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PAULA, Odair Aparecido. **Os caminhos da educação e a educação para os caminhos: a formação de engenheiros em São Paulo (1835-1850)**. Dissertação apresentada ao Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: História, Política, Sociedade da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC-SP, 2011.

PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. Práticas de saúde, doenças e sociabilidade escrava na Imperial Fazenda de Santa Cruz, da segunda metade do século XIX. **Histórica** – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, nº 35, p. 01-16, 2009.

[PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos](#). José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850. **Tempo**, n.31, vol.17, p.285-312, 2011.

_____, Walter Luiz Carneiro de Mattos; PESSOA, Thiago Campos. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830 – c.1860). **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 66, v. 32, p. 79-100, abr. 2019.

PESSOA, Thiago Campos. **A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c.1830-c.1888)**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2015.

REIS, Isabel Cristina F. dos. **A família negra no tempo da escravidão: Bahia (1850-1888)**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2007.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. **Revista USP**, n. 18, p. 24, 30 ago. 1993.

_____, João J.; GOMES, Flávio dos S.; CARVALHO, Marcus J. de. **O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)**. Ed. Companhia das Letras: São Paulo, 2010.

REZENDE, Marco Antônio P.; RIBEIRO DE FARIA, Juliana P. Casa de escravos na paisagem mineira: textos e imagens. **Revista Esboços**, Florianópolis, v. 18, n. 26, p. 233-249, dez. 2011.

RIBEIRO, Mariana Schatzer. **Entre a fábrica e a senzala: um estudo sobre o cotidiano dos africanos livres na Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema- Sorocaba- SP (1840-1870)**. São Paulo: Alameda, 2016.

RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Ed. UNICAMP- CECULT, 2000.

_____. JAIME. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 22, n. 42, p. 295-324, dez. 2015.

ROIO, Marcos. Gramsci e a emancipação do subalterno. **Rev. Sociol. Polít.**, Curitiba, 29, p. 63-78, nov. 2007.

SANTANA, Adriana S. **Africanos livres na Bahia (1831-1864)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos da Universidade Federal da Bahia / CEAFFRO. Salvador, 2007.

SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. **A grande barreira da Serra do Mar: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes**. São Paulo: Ed. O nome da Rosa, 2004.

SANTOS, Martins dos. **Histórias e lendas de Santos**. São Vicente-SP: Ed. Polinéia Santista, 1996.

SANTOS, Ynaê L. **Além da senzala: arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: USP-FFLCH, 2006.

SCHEFFER, Rafael da Cunha. **Tráfico interprovincial e comerciantes de escravos em Desterro, 1849-1888**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Santa Catarina, 2006.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____, Stuart B. **Escravos, roceiros e rebeldes**. Bauru- SP: EDUSC, 2001.

SIRIANI, Sílvia Cristina L. **Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)**. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial do Estado, 2003.

_____, Sílvia Cristina L. Os descaminhos da Imigração alemã para São Paulo no século XIX – aspectos políticos. **Almanack Braziliense**, nº2, p.91-100, novembro de 2005.

SLENES, Robert W. **Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil, Sudeste, século XIX**. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1999.

SOUZA, Jorge P. de. **Africano livre ficando livre: Trabalho, Cotidiano e Luta**. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015.

STOLCKE, Verena; HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, set. 1983.

TEIXEIRA, Heloísa M. **A não-infância**: crianças como mão-de-obra em Mariana (1850-1900). Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**, vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TOMICH, Dale W. **Pelo prisma da escravidão**: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: EDUSP, 2011.

VALENCIA VILLA, Carlos; FLORENTINO, Manolo. Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850. **História**, Franca, v. 35, e78, p. 01-20, 2016.

VIEIRA, Jofre Teófilo. **Os “Samangolés”**: africanos livres no Ceará (1835-1865). Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará. Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2017.

VON ZUBEN, Danúsia M. **Os africanos livres nos aldeamentos indígenas do Paraná provincial. (1853-1862)**. Monografia apresentada à disciplina de Estágio Supervisionado em Pesquisa Histórica como requisito parcial à conclusão do Curso de História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2010.

WEBER, Sérgio. Rath, engenheiro e pesquisador na Província de São Paulo. **Revista da ASBRAP**, nº 7, 2000.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. **Sonhos Escravos Vivência Ladinas. Escravos e forros em São Paulo (1850 - 1880)**. São Paulo, Editora Hucitec, 1998.

ANEXO

O Porto de Santos em 1865.



Fonte: BARBOSA, Gino Caldatto. *Santos e seus Arrabaldes* - Álbum de Militão Augusto de Azevedo. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2004. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos233.htm>

Acampamento de operários da construção da São Paulo Railway na Serra, 1865.



Fonte: Álbum de Militão Augusto de Azevedo. Disponível em: <http://www.ferroviaspr.com.br/sistema-funicular/>