



E DEPOIS DO VALONGO? O COMÉRCIO NEGREIRO NA MONTAGEM DA CAFEICULTURA FLUMINENSE (C.1831-C.1855)¹

Thiago Campos Pessoa ²

Na historiografia sobre o complexo escravista do vale do café pouca importância foi atribuída ao litoral que o margeava, separado dos cafezais pela extensa serra do mar que corta, respectivamente, o sul e o norte das antigas províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo. Na porção fluminense, entre as décadas de 1830 e 1850, dezenas de portos foram construídos de Paraty à Guaratiba, na esteira da cabotagem dos negócios do café. Os caminhos que escoavam os grãos, e por onde passavam as tropas de muare que abasteciam as fazendas, também eram os descaminhos de milhares de africanos ilegalmente escravizados, que seguiam rumo ao seu cativeiro nas grandes fazendas do Vale do Paraíba. No momento de reabertura do tráfico, e total cumplicidade do Estado imperial com os negócios negreiros, as rotas e demais estruturas de escoamento de café foram apropriadas logisticamente como os novos pontos de desembarque, quarentena e redistribuição dos últimos africanos desembarcados na clandestinidade no Brasil entre meados dos anos de 1830 e início da década de 1850. Esses espaços desempenharam função vital na construção da economia cafeeira, viabilizando a expansão do escravismo na área economicamente mais dinâmica do Império. Assim, durante a montagem do complexo cafeeiro, o Vale do Paraíba e o litoral sul da Província do Rio de Janeiro estiveram profundamente integrados em decorrência da dinâmica cafeeira, mola mestra da reabertura do comércio negreiro em escala atlântica.

Para embasar o que afirmamos faremos o seguinte: primeiro analisaremos como a família Breves, em especial o Comendador Joaquim de Souza Breves, tomado aqui como personificação dos senhores do vale do café, manteve imbricadas relações nos negócios do litoral sul da Província do Rio de Janeiro, especialmente em Mangaratiba, desde o início da estruturação da economia cafeeira no início dos anos de 1830.³ A atuação emblemática do Comendador parece representar a

¹ Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015.

Anais completos do evento disponíveis em <http://www.escravidaoliberdade.com.br/>

² Doutorando em História Social – Universidade Federal Fluminense. Bolsista do CNPq. tcpessoa@hotmail.com.

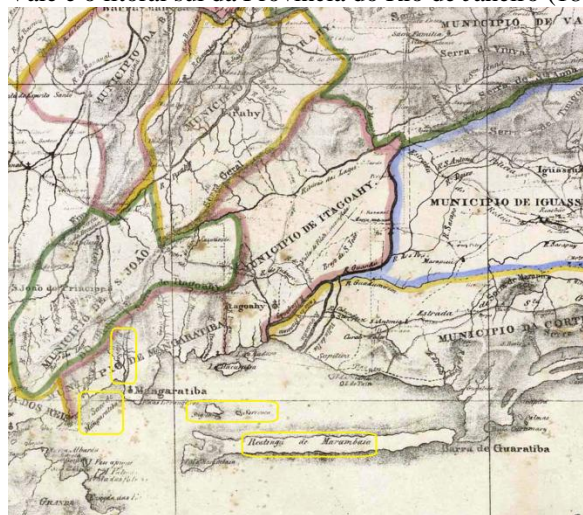
³ Ilmar Mattos destacou a presença hegemônica da família Breves, em especial de Joaquim, no litoral sul do Rio de Janeiro. Segundo o autor: “Do poderio daquele que ficaria conhecido como “Rei do Café”, falam também os trapiches, cocheiras e enormes armazéns que possuía em Mangaratiba por onde introduzia os escravos de que necessitava, antes e depois de 1850, até a total extinção do contrabando de escravos”. MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Editora Hucitec, 5ª edição, 2004. p. 77. Vale lembrar que o inventário de Breves, aberto em 1889, registrou mais de



integração social e econômica entre o Vale do Paraíba e o litoral sul-fluminense no processo de edificação dos imensos complexos escravistas constituídos na Província no segundo quartel do oitocentos. Em seguida, ampliaremos a discussão procurando analisar como seus negócios litorâneos se vinculavam a duas dimensões até então dissipadas na historiografia da *plantation* e do recrudescimento da escravidão no oitocentos: os portos de cabotagem em torno dos negócios do café e a recepção de africanos na clandestinidade.

De maneira geral, ao longo do texto, faremos referência aos espaços em destaque no mapa que apresentamos em seguida. Em sentido horário temos a restinga da Marambaia e suas ilhas anexas, de propriedade de Joaquim Breves a partir de 1847. Em sequência, o Saco de Mangaratiba e a estrada que sobe ao Vale do Paraíba, paralela ao rio do Saco.

Mapa 1
O Vale e o litoral sul da Província do Rio de Janeiro (1839)



Fonte: adaptado da Carta corographica da província do Rio de Janeiro, segundo os reconhecimentos feitos por Conrado Jacob Niemeyer (1839). Cf. <ndigital.bn.br>. Acesso em: jun. 2014.

A montagem do complexo cafeeiro na conexão entre a serra e o mar parece nítida nas redes de negócio e poder acionada por Joaquim Breves no litoral de Mangaratiba nos anos de 1830. A edificação de vasto conjunto de fazendas no vale do café encontrou, naqueles anos, parte integrante de sua formação no litoral sul-fluminense, em especial, em torno da recém-criada Vila de

trinta propriedades, entre fazendas e sítios, no vale cafeeiro, a maior parte delas situadas nos municípios de Pirai e São João do Príncipe.



Mangaratiba.⁴ A construção dos caminhos que interligavam ambas as regiões, através dos negócios do café e do tráfico, revelam dimensões indissociáveis da morfologia do complexo cafeeiro fluminense.

À medida que a demanda de produção e escoamento do café assumia proporções antes inatingíveis, eram erguidas redes de viabilização do empreendimento para além do Vale do Paraíba. Em 5 de Maio de 1832, a Câmara de Mangaratiba começara a discutir a construção da estrada que ligaria os portos litorâneos do município às fazendas situadas no alto da serra do mar:

Esta Estrada que tanto benefício traz agora a este Município pela proximidade que se acha de São João do Príncipe, Barra Mansa, Resende, Bananal, Areias em que abunda lavoura de café que se conduzira aos mercados da Praça do Rio de Janeiro pelos portos da costa é sem dúvida digna de grandes atenções.⁵

Enquanto seguia a discussão no legislativo municipal, desenrolada durante todo o ano de 1832, o Ministério dos Negócios do Império, sob o comando de Diogo Feijó, já protocolava àquela Casa a necessidade de construção das barreiras alfandegárias, a serem instaladas na descida da serra do mar, no lugar denominado *Piloto*. Não por acaso, os negociantes atuantes naquela Vila subscreveram à Câmara ofertando o empréstimo de dois Contos e oitocentos mil réis para a abertura do novo caminho, medida imediatamente aprovada pelo governo regencial.⁶

A agência desses negociantes no financiamento da estrada parece reveladora, fosse porque se projetavam como segmento coeso em torno de um empreendimento coletivo; ou por assumirem a dianteira no processo de reestruturação produtiva em curso desde o Primeiro Reinado, garantindo, portanto, a montagem da logística necessária ao funcionamento dos meandros da economia cafeeira. Muitos desses homens eram também importantes fazendeiros, possuidores de vastas terras e densas escravarias no alto da serra do mar. Foram eles os principais articuladores desses e de outros empreendimentos que conectavam diferentes pontos da província do Rio de Janeiro em um projeto hegemônico que ditou a ordem social e econômica do Império do Brasil.

Nessa perspectiva, Joaquim Breves personificava a liderança dessa empreitada, no momento de arrematação da estrada, conjuntamente com seu sócio Miguel Antônio da Silva, em projeto assinado por Conrado Jacob Niemayer em Maio de 1833. O trecho concedido ao então Sargento

⁴ Para um acompanhamento longitudinal dos Breves no tráfico, suas fazendas litorâneas e redes de negócio, Cf.: PESSOA, Thiago. *O Comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos*. Afro-Ásia. Centro de Estudos Afro-Orientais, n. 47, FFCH/UFBA, 2013.

⁵ Fundação Mario Peixoto (FMP). Atas da Câmara. Livro 5 (Ofício da Câmara ao Governo do Império – 07/04/1832 – 17/11/1843), folhas 120-123

⁶ FMP. Atas da Câmara. Livro 3, folha 55.



Mor, ligava a serra do Piloto ao Saco de Mangaratiba, comprometendo-se o arrematante a principiar a construção do caminho até a entrada da Vila. Para tanto, contaria com cinco contos de réis, advindo dos cofres provinciais e das demais subscrições dos negociantes da Vila de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba e de São João do Príncipe.

A ampliação de uma das principais estradas da grande lavoura cafeeira era um projeto coletivo que alinhavava os interesses do governo provincial aos negociantes e fazendeiros locais, que, por sua vez, tomavam as câmaras municipais como instrumentos de viabilização de seus interesses econômicos.⁷ As subscrições de fazendeiros e negociantes de Mangaratiba e São João do Príncipe, agenciadas no alto da serra pelo próprio Breves, são representativas da unidade e proximidade de interesses sedimentada na agência de determinados indivíduos, atuantes na perspectiva de um projeto que se refletia nas ações políticas do Estado Imperial naqueles anos.

Talvez, por isso, fique nítido de que “*não foi o bem público o único motivo que o conduziu a arrematar a obra em questão*”. Vale lembrar, que o interesse de Breves e seu sócio, Miguel Antônio da Silva, era antigo: há tempos estabeleceram casa de negócio no Sahy, litoral de Mangaratiba, a $\frac{3}{4}$ de léguas da Vila, onde recebiam “*número avultado de tropas com seus carregamentos*.”⁸ O projeto dos arrematantes na finalização da estrada no Saco de Mangaratiba visava garantir o monopólio na negociação do café, através da montagem de armazéns, barracões e casas de negócio naquele entorno, antes da migração das casas comissárias para a Corte. Assim, transformariam a região do Saco em um dos maiores portos do comércio de cabotagem do Vale, e, por conseguinte, da Província do Rio de Janeiro. Para tanto, lançaram mão de diversos terrenos naquele lugar, edificando sítios, prédios e casas de negócio, a qual a mais famosa era chamada de *Chácara dos Breves*.

De fato, o que estava em curso era um projeto de organização da economia cafeeira no momento inicial de sua expansão, personificado nos negociantes Joaquim Breves e Miguel Antônio da Silva, e, por sua vez, subscrito pelos fazendeiros do Vale, sobretudo, pelos grandes senhores de

⁷ O controle da família Souza Breves nos cargos políticos de Mangaratiba é digno de nota, por isso, seguem algumas referências: João José dos Santos Breves – sobrinho do Comendador Joaquim Breves – foi vereador entre 1845-48 e 1854-56, além de Capitão Mor da Guarda Nacional entre 1848-49; José Frazão de Souza Breves – filho do Comendador – também vereador entre 1856-60; Antônio Joaquim de Souza Breves – outro sobrinho - ocupou o mesmo cargo entre 1858-60 e 1865-67. O sócio Miguel Antônio da Silva exerceu nada menos que a presidência da Câmara por uma década entre 1842-52. O próprio Joaquim Breves, em 4 de Outubro de 1841, foi nomeado *Comandante Superior dos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, e São João do Príncipe*; assim como representou o município de Mangaratiba, após nomeação da Câmara, na Coroação e Sagração do Imperador em 18 de Julho de 1841.

⁸ Atualmente Camila Agostini, arqueóloga da UFF, coordena pesquisa de campo sobre o legado material da escravidão e do tráfico ilegal de africanos na região do Sahy.



São João do Príncipe e Piraí. A relevância do caminho que se reconstruía ganhava importância com o desenvolvimento ascendente da economia cafeeira, como mesmo registrou o engenheiro E. B. Webb, representante da companhia que assumira a reconstrução da dita estrada em 1855:

O comércio estabelecido na povoação do Saco (...) pode ser classificado de muito importante, porque está a ocupar-se de exportado anual de mais de 1.000.000 de arrobas de café (...) Outros não menos importantes municípios remetem por ali embarcados para a Corte os seus produtos agrícolas e recebem os gêneros de que carecia para seu consumo. Pirahy, Barra Mansa, Resende e Bananal exportavam sua produção de café pelo porto do Saco e recebiam gêneros de que precisavam. Além de Rio Claro que tinha um [] comércio de importação e exportação com o porto de Mangaratiba.⁹

Da constituição da cultura cafeeira à sua expansão, entre o final dos anos de 1830 até meados da década de 1850, a municipalidade de Mangaratiba foi dinamizada pela economia do café. No início de 1840, por exemplo, quarenta e duas casas de negócio atuavam no município, sendo que vinte e seis delas estavam situadas no Saco de Mangaratiba. Controlavam a cabotagem e o fornecimento de secos e molhados para as amplas unidades agrícolas em expansão serra acima. Sendo Mangaratiba área eminentemente “*comercial e muito pouco agrícola*”, como afirmara o Vereador João Rubião na Câmara em 1858,¹⁰ suas bases estavam assentadas nas movimentadas redes de negócio estabelecidas no médio Vale fluminense. Nesse sentido são emblemáticas as subscrições agenciadas em Piraí e São João do Príncipe em prol da reconstrução do principal caminho de integração entre a serra e o mar. Essas agências também parecem claras na composição das casas de negócio do litoral, controladas por grandes fazendeiros do Vale, ou por negociantes vinculados àquelas famílias.¹¹

Não por acaso, as firmas vinculadas a Joaquim Breves mantiveram-se no Saco apenas até o final dos anos 1850. A reversão do comércio de cabotagem, realizado em decorrência da estrada de ferro que tocava o complexo cafeeiro pelo sertão fluminense, desarticulou a mola mestra da economia do litoral sul. A adesão aos trilhos que integravam o Vale à Corte atendia aos cálculos e projeções dos fazendeiros, claramente insatisfeitos com os rumos do antigo caminho, em particular, com a nova administração dirigida pela *Companhia Estrada de Mangaratiba* desde 1855. A partir

⁹ Apud BONDIM, Mirian et al. *A História da Estrada Imperial Mangaratiba- São João Marcos*. Rio de Janeiro: Edições Galo Branco, 2011 p. 56

¹⁰ FMP. Atas da Câmara. Livro 26, folha 37.

¹¹ Nos anos que separam as décadas de 1830 e 1850, encontramos sete casas comissárias estabelecidas no Saco e ligadas direta ou indiretamente aos Breves, são elas: João José dos Santos Breves & C (1838-55); Santos Breves & C. (1855); Breves & Irmão C. (1846-53); Antônio Joaquim de Souza Breves & C. (1845-59); Antônio Lourenço Torres (1849-64); José Frazão de Souza Breves & C. (1856-59); Miguel Antônio da Silva & C. (1838-51). FMP. Livros de impostos sobre alvarás de licença para casas de negócio (1838-1882).



de então, avolumavam-se reclamações e petições que questionavam as taxas cobradas pela passagem do café e dos demais produtos vindos da capital do Império pelo porto do Saco.

A crise que arrebatou o comércio de cabotagem no litoral sul provocou a falência da *Companhia da Estrada de Mangaratiba* em Outubro de 1869. Astutos negociantes anteciparam-se a derrocada, e dez anos antes realocaram seus investimentos deslocando seus capitais para a formação de novas casas de negócio na Corte.¹² A partir de então, com a reestruturação do sistema de transporte em curso, não só as antigas casas de negócio migraram para a Praça do Rio de Janeiro, como também esses mesmos senhores começaram a abandonar os cargos políticos locais. O litoral sul-fluminense, na segunda metade da década de 1850, sentiria os primeiros efeitos da crise, agravados nos anos seguintes, como mesmo afirmara o legislativo do município em resposta à solicitação do governo Provincial em 15 de Julho de 1868:

A Câmara Municipal dessa Vila respondendo aos quesitos por V. S. apresentados em ofício de 8 de Maio do corrente ano, cumpre-lhe dizer que atualmente a sua receita anual oscila entre 1:800\$000 a 2:000\$000 que há visual e demasiada desproporção entre a renda atual e a dos anos anteriores, pois que até 1863 importava ela em 3:320\$852. As causas que isto determinaram são intuitivas, e devidas ao estado decadente em que está este município; por causa da estrada de rodagem estabelecida desde esta Vila até a de S. J. do Príncipe, a qual fez com que os produtos da lavoura de alguns municípios de serra acima ali ficasse, fazendo-se nesse lugar o comércio, que até então aqui se fazia, assim como em consequência da Estrada de Ferro D. Pedro II, que cortando as comunicações a todos lugares, que estavam na sua proximidade, lhes trouxe completa decadência, e principalmente a este município que era comercial, e muito pouco agrícola. Deus guarde a V. Exa.¹³

O não dito do ofício era que a crise do município, antecipada nos anos de 1850, muito provavelmente também tinha a marca do fim do tráfico. Até os primeiros anos daquela década, os negociantes do litoral queriam muito mais do que apenas negociar café nos novos portos edificadas em praias antes inabitadas, ou nas margens e desembocaduras de rios. Os principais portos acionados na cabotagem do café e no abastecimento das fazendas abrigavam também a estrutura do tráfico negreiro durante a clandestinidade; assim como os caminhos que desciam com o café rumo a Corte, na volta também levavam milhares de africanos reduzidos ilegalmente à escravidão no Império. Sobrepuseram-se às estruturas da cabotagem e do comércio negreiro, acoitando o ilícito trato até os primeiros anos da década de 1850.

¹² A partir do final da década de 1850 encontramos na Corte as seguintes casas comissárias vinculadas direta ou indiretamente à família Breves: José Frazão de Souza Breves e C. - Comissões de café e outros gêneros (1858-66); Joaquim Luiz de Souza Breves e C. - Consignações de café (1864-78); Souza Breves & Josué - Comissões de café (1879-89); Antônio Lourenço Torres & C.- Comissões de café e outros gêneros (1867-73); Antônio Lourenço Torres Junior – Comissões (1874-76). Center for Research Libraries (CRL). *Almanack Laemmert* (1844-1889).

¹³ FMP. Atas da Câmara. Livro 26 (Sessões Ordinárias da Câmara Municipal da Vila de Mangaratiba – 1826 -1873), folha 37.



Como vimos, o porto do Saco de Mangaratiba era um dos principais pontos do comércio de cabotagem ao sul da província do Rio de Janeiro. Para lá desciam a produção cafeeira de São João do Príncipe, Piraí, Barra Mansa e Resende, comercializadas em mais de duas dezenas de casas de negócio ali estabelecidas em meados da década de 1840. A presença hegemônica dos Breves, em especial de Joaquim e de seu sobrinho João, era evidente nos assuntos locais. No litoral, reforçavam seu domínio com o estabelecimento de casas de negócio, armazéns e demais propriedades em torno da *Chácara dos Breves* à beira da Praia do Saco. Em meados da década de 1830, diante do fechamento do tráfico nos portos de desembarque tradicionais da província, como o famoso mercado Valongo, estruturas edificadas, a princípio, para atender os negócios da cabotagem, passaram também a ser revertidas para o comércio negreiro em escala atlântica. As disputas políticas locais e a crença em uma lei constituída, a priori, para ser cumprida,¹⁴ nos fazem ver como e por onde entram mais de 700 mil africanos desembarcados ilegalmente no Império do Brasil:

A Câmara Municipal da Vila em cumprimento o que lhe determina o artigo 58 da Lei de 1º de Outubro de 1828, tem a honra de por na presença de V. Ex^a o seguinte fato: no dia 14 do corrente aportavam no lugar da Praia do Saco duas canoas com 38 africanos novos e por que não pudessem desembarcar, talvez por serem vistos de muitas pessoas, levaram-nos para uma fazenda que fica perto de D. Maria Santa de Oliveira, onde os ocultaram no mato (...) os quais logo foram conduzidos para o Forte (...) onde estiveram até o dia 16 e guardados por uma escolta suficiente (...) No dia 17 foram conduzidos para dentro da Vila para uma casa particular, aonde pernoveram e de onde desapareceu o melhor africano que entre eles havia (...) No dia seguinte retornaram para o Forte e é público e notório que o Juiz de Paz recebeu nesse dia 2.200\$000 dos portadores, que se haviam evadido para lhes entregar os referidos africanos, sendo igualmente público e notório que o dito Juiz depois de receber o dinheiro dera o plano para a entrada na fortaleza (...) No dia 18 proibiu o mencionado Juiz que se fosse de noite ao forte, e nem quis lá os guardas e carcereiro, coniventes com o dito Juiz que já eram bastante para o efeito (...) Finalmente na noite de 19 para 20 desapareceram todos os africanos, achando-se a grade do xadrez arrombada e o mais é que o mesmo Juiz no dia seguinte a mandou consertar a sua custa sem que requisitasse o seu conserto, como é de costume de todos estes fatos que é público.¹⁵

A denúncia feita pela Câmara em ofício ao Governo Provincial embasava-se no artigo 58 da lei de 1º de Outubro de 1828 que determinava que as Câmaras “*darão parte anualmente, ou quando convier ao Presidente de Província e Conselho Geral das infrações da Constituição e das*

¹⁴ Compartilhamos da interpretação historiográfica que afirma que antes do Regresso Conservador, no final dos anos de 1830, havia, em alguns setores do governo, a perspectiva de cumprimento da lei de 7 de Novembro de 1831. Para tanto, Cf. PARRON, Tâmis. *A Política da Escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. p.41-119; CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. p.45-69

¹⁵ FMP. Atas da Câmara. Livro 5 - folhas 128, 129.



prevaricações ou negligências de todos os empregados”.¹⁶ O agente da prevaricação era o juiz de paz Antônio Luiz Vieira que não só permitira o desembarque, como também acoitara os africanos na fortaleza de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba, facilitando o resgate pelos portadores mediante o pagamento de dois mil e duzentos réis.¹⁷

Em primeiro plano a correspondência da Câmara evidencia a cumplicidade do juizado com o lícito trato. Os detalhes e o não dito ficam por conta do narrador. Assim, parece evidente que os 38 africanos eram procedentes de negreiro provavelmente atracado nas mediações da baía de Sepetiba, e certamente compunham um lote maior distribuído para outros pontos do litoral. As duas canoas que operavam a finalização do empreendimento eram esperadas na Praia do Saco, parte integrante daquelas estruturas recém-montadas para receber os negreiros no interior da Província. Lá estavam os barracões e as fazendas apropriadas para os desembarques de africanos. No entanto, diante da impossibilidade da atracagem naquele ponto, montado logisticamente para o comércio de cabotagem e convertido para atender as demandas de desembarques ilegais, os negreiros refizeram sua rota, comprometendo, assim, o sucesso da expedição. Sem uma estrutura de recepção, os africanos foram acoitados no mato, transferidos ao Forte da Guia, de lá levados para uma casa particular no interior da Vila, onde pernотaram, e seguiram novamente para o forte. A atracagem fora do Saco provocou um prejuízo significativo ao sujeito responsável pela finalização do negócio, que além de subornar o juiz local, teve um dos seus melhores africanos surrupiado no pernoite na Vila.

Marcus de Carvalho destacou para o Recife o perigo em se desembarcar em praia alheia. A apreensão das canoas ou do próprio negreiro; o furto dos africanos e o suborno inesperado das autoridades locais eram riscos reais que corriam aqueles que atracassem onde não eram esperados.¹⁸ Em condições ideais, no Saco as duas canoas estariam seguras, contariam com pessoal de terra,

¹⁶ Retirado do site da Câmara dos Deputados em 02/01/2014. www.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-35062-1-outubro-1828-532606-publicacaooriginal-14876-pl.html

¹⁷ O exímio conhecedor dos meandros do tráfico clandestino, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, alertara, anos depois, sobre o papel daqueles juizes no infame comércio. Segundo ele: “*Em fins de 1835, o tráfico era grande. Em muitos pontos de nossa costa se estabeleceram *barracões e fazendas *apropriadas para se darem este desembarques de africanos; as autoridades de terra que tinham ingerência neste negócio eram os *Juizes de Paz *que no *termo* aonde eram feitas estas especulações tinham como *paga 10,8* por cento de cada negro desembarcado (...)*”. Joaquim de Paula Guedes Alcoforado. *História sobre o infame negócio de africanos da África Oriental e Ocidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853*. Agradeço ao professor Carlos Gabriel Guimarães do Departamento de História da UFF pela cessão da transcrição do referido documento.

¹⁸ CARVALHO, Marcus de. *O Desembarque nas Praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. *Revista de História*. São Paulo, nº 167, p.223-260. Julho/Dezembro de 2012.



armazéns e transporte organizado pelos negociantes locais. Significativo, nesse sentido, era o que dizia um morador de Mangaratiba em denúncia de desembarque naquele litoral no início de 1851:

(...) acerca do contrabando de africanos vem comunicar-lhe que por estes dias chegará a Marambaia um barco negreiro, isto com toda a certeza, pois já **se acham naquele porto os donos dos escravos, e um caixeiro do proprietário da embarcação**, o qual aqui veio primeiro oferecer o desembarque a duas pessoas desta Vila, e como eles não o quisessem, foi então que resolveu-se aí contratar com o Rei Breves (para quem a lei e o governo são impotentes), e ele, o negreiro pôs logo de mão, o seu fiel servo Manuel Vieira de Aguiar, subdelegado de Itacuruça, a cuja jurisdição pertencia a Marambaia. Pela pressa com que esta é feita, para aproveitar a saída do correio, ia nos esquecendo de dizer também a V.Exa. que o **dito caixeiro que aqui veio tratar o desembarque, asseverou, que por mar nada receava, pois tudo estava prevenido, e que só o que queria era por de mão as autoridades territoriais**, o que em bom português quer dizer que todos os comandantes do cruzeiro estão comprados. A vista do exposto, mas parece que V. Exa. faria uma boa caçada se mandasse quanto antes um vapor comandado por algum oficial de honra que não transigisse com os contrabandistas (...).¹⁹ (grifos meus)

A figura chave dessa história era o caixeiro que *dera o serviço* para o sucesso da empreitada. Se o comandante do tumbeiro atracasse na praia certa, sob a jurisdição do delegado Vieira de Aguiar, comprado pelos traficantes, a finalização do empreendimento era tida por certa. Assim, seu sucesso dependeria apenas da astúcia e da sorte do dito caixeiro, em seguir pelos caminhos adequados, e não esbarrar em ninguém que quisesse se assenhorar de suas “*peças*”, fossem ladrões de cativos, ou alguma autoridade fiel às determinações de Eusébio após Setembro de 1850.

Voltando para a década de 1830, em 17 de Abril de 1837, cerca de cinco meses após o incidente envolvendo o juiz de paz da Vila de Mangaratiba, novamente a Câmara notificara o governo provincial a fim de que ele impedisse que os pacatos habitantes de Mangaratiba fossem sucumbidos por “*dias tortuosos e sanguinários, a sina do Ceará, um segundo Pinto Madeira*”.²⁰ A comparação não era gratuita: Joaquim Pinto Madeira havia se tornado rico proprietário rural e ocupara a cena política do sertão cearense em meados da década de 1820. Filiado a *Sociedade Secreta Coluna do Trono*, Madeira comandou, no início de 1832, o movimento restaurador local, em defesa do retorno do Imperador ao trono que havia abdicado meses antes.²¹ As ações de Pinto Madeira, antes de seu fuzilamento em Novembro de 1834, eternizaram-no na memória local como “*monarquista convicto, pessoa rancorosa e vingativa, que acumulava inimigos*”.²² A pequena

¹⁹ Biblioteca Nacional (BN). Seção de Manuscritos. I 48, 17, 34.

²⁰ FMP. Atas da Câmara. Livro 5, folhas 136, 137

²¹ BARÃO DE STUDART, Guilherme. *Dicionário Biobibliográfico cearense*. Fortaleza: Typo-Lithografia a Vapor, 1910.

²² <http://coisadecearense.blogspot.com.br/2011/08/historia-do-ceara-pinto-madeira-e.html>. Acessado em 2 de Janeiro de 2014.



lembrança da Câmara ao governo do Império tinha endereço certo: evidenciar as ações ilícitas de Joaquim Breves no movimentado porto do Saco de Mangaratiba em Janeiro de 1837:

Em dez de Janeiro (...) foi apreendido pelo juiz de paz desse município o Patacho que se diz português, e que se denomina “União Feliz” por ter-se ligado desde 1835 no ilícito, imoral e desumano tráfico da escravatura, e que acabara de verificar um desembarque de africanos no lugar onde fora apreendido, e porque tivesse ingerência nessa embarcação Joaquim José de Souza Breves, e conhecendo este não poder corromper o Juiz de Paz, então em exercício, partindo de raiva fora assenhorear do mesmo Patacho (...) que por cautela estaria depositado no Forte da Guia, fazendo de novo navegar a fim de transportar talvez outro carregamento de infelizes.²³

Os ventos mudaram para Joaquim Breves. Os eventos de meses anteriores alteraram a configuração política local, ao menos no juizado de paz que aparentemente se recusara a acoitar novos desembarques. A denúncia se dera em um contexto político conturbado no qual rivalizavam as forças políticas da Vila e do Saco, aquelas acusavam Breves de levar a estrada que descia a serra do mar apenas até as portas dos seus estabelecimentos na praia do Saco, impedindo o fluxo de mercadorias entre o dito porto e a Vila por via terrestre.²⁴ Os embates extravasaram o âmbito local, e, em abril de 1837, chegaram ao plano provincial, que pouco contribuiu para resolver a querela. O isolacionismo do Saco, para além das disputas em torno da lucratividade da cabotagem, atendia um objetivo límpido: acoitar os desembarques de africanos que ganhavam ímpeto novamente a partir da segunda metade dos anos de 1830.

A denúncia oferecida pela Câmara destacava a ingerência de Joaquim Breves na embarcação *União Feliz*, que se *dizia portuguesa*. A nacionalidade do patacho possivelmente não era o que parecia, uma vez que havia se tornado comum o uso de bandeiras falsas no período do tráfico ilegal.²⁵ Rastreamos sete viagens do União Feliz, entre 1818-36, todas em direção à província do Rio.²⁶ Na última, os africanos procedentes de Benguela e Abriz vinham sob o comando do capitão Manoel Antônio Rodrigues.²⁷ Em terra a expedição era de responsabilidade de Joaquim Breves, *tresloucado*, como dissera a Câmara, já que sobre seus ombros recaía o fracasso da expedição do experiente negreiro. Para resgatá-lo, o fazendeiro-trafficante organizara uma audaciosa operação em direção ao forte da Guia:

²³ FMP. Atas da Câmara Livro 5, folhas: 136, 137

²⁴ FMP. Atas da Câmara. Livro 5, folhas 120-123

²⁵ Cf. CONRAD, Robert. *Tumbeiros. O tráfico de africanos para o Brasil*. São Paulo: ed. Brasiliense, 1985.

²⁶ <http://www.slavevoyages.org>. Acessado em 3 em Janeiro de 2013.

²⁷ <http://www.slavevoyages.org>. Voyage 41865. Acessado em 3 em Janeiro de 2013.



(...) para esse fim mandou engajar em serra acima gente mercenária, da mais ínfima classe, a maior parte seus dependentes, os quais armados de diversas modos, desceram efetivamente em sua casa e na de seus protegidos se acoitaram, subindo o seu número a cem ou mais (...) Por espírito de rivalidade e mesmo por vingança Joaquim José de Souza Breves, Ilmo. Sr., ameaça uma povoação inteira, espalhou horror entre os habitantes do município, e que mais é disso se vangloria, e impune e audaz passeia entre nós. O Ilustríssimo homem que se abalançou a mandar vir de serra acima uma quantidade de gente armada para cometer um atentado de tal natureza, e a vista de um tal procedimento autorizado está para cometer quantos desvarios conceber em sua escaldada imaginação. Ilmo Senhor, a vinda de 100 ou mais indivíduos de serra acima está provado, e até provado está que na ferraria estabelecida para conserto, e calçamento da estrada de quem Miguel Antonio da Silva, sócio de Joaquim José de Souza Breves é administrador, se fizeram lanças, se bem no dito das testemunhas só se coloque ser 10 ou 14, mas, todavia, quem poderá assegurar que não tenham feito 50 ou 100? (...) O caso é que fizeram lanças e é muito natural que fossem para armar os indivíduos que desceram com pressa, e que de acordo que lanças não eram e nem são prensas para o calçamento da estrada.²⁸

A câmara narrara o acontecido ao governo provincial como um verdadeiro ataque a povoação de Mangaratiba. Para sua defesa solicitara pólvora e cartuchos, a fim de cobrir a fortaleza da Guia, desguarnecida. Para além das questões políticas imbricadas nesse episódio, a agência de Joaquim Breves reforça a hipótese de que fosse ele próprio o responsável pela finalização do empreendimento traficante às margens da praia do Saco. Obviamente, não estava sozinho, contara com Miguel Antônio da Silva, seu sócio na reconstrução da estrada que cortava a serra do mar. A dupla de negociantes dispunha de ampla rede comercial, e já no início da década de 1830, poucos anos antes do desembarque do *União Feliz*, atuavam no projeto de transformar aquela praia em um dos principais pontos de cabotagem ao sul da província do Rio de Janeiro, abrigando, concomitantemente, o recrudescimento do tráfico na ilegalidade.

A ação da Câmara de Mangaratiba era o exemplo mais bem acabado de que a lei de 7 de Novembro de 1831 não foi lida por todos os segmentos do mundo do governo do Império como “*para inglês ver*”, especialmente durante a Regência Feijó, estabelecida entre Outubro de 1835 e Setembro de 1837. Nesse período, Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, nomeado por Feijó para Pasta da Justiça, endureceu os termos da lei de 1831, determinando, por exemplo, que os Juizes de Paz, no flagrante do ilícito trato, fossem acompanhados de “*dois peritos da Marinha, do Guardamora da Alfândega e do promotor público*”.²⁹ Certamente a medida era tomada em decorrência de episódios como aquele protagonizado pelo juiz de paz de Mangaratiba, sobre o qual tinha pleno conhecimento o Presidente de Província à época, ninguém menos que Paulino José Soares de Souza. Em meio às disputas locais, e em um quadro político favorável, o legislativo municipal

²⁸ FMP. Atas da Câmara Livro 5, folhas: 136, 137

²⁹ Apud PARRON, Tâmis. *Política do tráfico negreiro: o parlamento imperial e a reabertura do tráfico na década de 1830*. Estudos Afro-Asiáticos. Rio de Janeiro: UCAM-CEAA, 2007/ 1-2-3. p.102-103



buscara fazer valer a ilegalidade do tráfico, denunciando traficantes e suas ações ao governo do Império.

No início de 1838, a Câmara foi além, e mandou fechar a *estrada do Conguinho*, caminho estreito “*que seguia das Cruz das Almas aonde passa a Estrada Geral por esta Villa ao lugar do Saco*”. Segundo informara à Presidência da Província, desde 1821, o dito caminho seguia abandonado ao público, que dispunha da Estrada Geral para o centro da Vila. Diante do mau estado, o Conguinho “*servia apenas para dar trânsito aos malfeitores que por escaparem as vistas das autoridades da Vila o preferiam*”.

A qualificação “*malfeitores*” era direcionada: destinava-se aos vinte e dois indivíduos que peticionaram ao Governo Provincial pela conservação e abertura da antiga estrada. Figuravam entre eles os mesmos negociantes que mantinham suas casas de negócio no porto do Saco, entre os quais Joaquim Breves e Miguel Antônio da Silva. Questionado em suas ações, em 26 de Março de 1838, o legislativo justificara ao governo provincial porque havia inutilizado o “*perigoso*” Caminho do Conguinho:

Não foi ilustríssimo Senhor, **o interesse particular de dois cidadãos** quem levou a Câmara a mandar inutilizar essa chamada estrada [do Conguinho] (...) como aventa e alusivamente afirmam os vinte e dois representantes da representação que a V. excelência endereçaram (...) servia ela apenas para dar trânsito aos malfeitores que por escaparem as vistas das autoridades da Vila a preferiam (...) E, não foram poucas as vezes em que por elas serviram passar em alto dia, em menoscabo das leis, e acinte as autoridades da Vila, inúmeros desgraçados africanos vítimas das mais danada e feroz ambição daqueles que atropelando as leis da natureza e da sociedade traficam carnes humanas. Foi em consequência desse escândalo e para o fim evitá-lo que a Câmara resolveu inutilizar inteiramente essa estrada tendo em vista tirar aos perversos traficantes uma vereda que só a eles serviam para conduzirem a saída das praias para **o Saco, empório de um tão infame comércio desses infelizes, que dali são distribuídos em porções para diversos lugares de serra acima**, aonde jazem sacrificados a viverem em perpétuos cativeiros que envergonha a nação brasileira (...) Note, Excelência, **que só o Saco, esse grande empório do comércio de carnes humanas**, esse lugar de agitação contra as autoridades desta Villa, e de maquinações contra o progresso e aumento dela, é quem **apareceu pregão de vinte e dois assinantes a reclamar a conservação de uma estrada que a não ser para o exposto fim de dar por ela tão infame comercio, de nada mais serve**, porque jamais alguém se lembraria de deixar uma estrada policiada e povoada como a que existe para se meter a uma vereda, sem um fim sinistro. Isto vislumbra aos olhos do mesmo atilado e do maior idiota (...) A capa do bem público com que se acobertam é cediça para cobrir gente que já não engana a quem o conhece, e nem a esta Câmara deslustra a maneira porque é atacada nessa miserável representação em que adverte se lhe opõe o desejo de favorecer **a dois testeiros do dito caminho**, porque ninguém há que o conheça, que não veja que com essa deliberação por ela tomada, nada lucraram a não ser o virem livres das vistas de traficantes infames.³⁰ (Grifos meus)

A justificativa da Câmara é bastante elucidativa do que havia se tornado o porto do Saco no final da década de 1830: *um empório da carne humana*. Para sua lógica de funcionamento, a estreita e abandonada estrada do Conguinho assumira papel de destaque: era o caminho por onde passavam

³⁰ FMP. Atas da Câmara Livro 5, folhas 191, 192, 193.



os recém-desembarcados rumo aos barracões do Saco, de onde partiam em direção às grandes fazendas do Vale. Aliás, nas palavras da Câmara, essa era a única função daquele caminho: atender logisticamente o infame comércio. O ofício destacava ainda que apenas os negociantes estabelecidos no Saco contestaram a interdição aprovada na Câmara, e, para tanto, valiam-se das disputas políticas locais que perpassavam os embates de Joaquim Breves e seu sócio, Miguel Antônio, em torno dos negócios da construção da estrada, e do pretense isolamento no qual a povoação da Vila foi colocada no início de 1837.

No mesmo ano, no âmbito da grande política imperial, os ventos mudavam. Com a saída de Feijó, em Setembro de 1837, e a assunção de Araújo Lima, os regressistas iniciavam o processo que transformaria a lei de 7 de Novembro de 1831 em letra morta por mais de uma década. Bernardo Pereira de Vasconcelos, que acumulava as Pastas da Justiça e do Império, revogara a regulamentação de Montezuma em relação ao juizado de paz; Joaquim José Rodrigues Torres, Deputado Geral pelo Rio de Janeiro afirmara que a esquadra Imperial, no contexto das diversas rebeliões regenciais, não deveria perder tempo com os contrabandistas; e Honório Hermeto Carneiro Leão, sucessor de Paulino na Presidência da Província, elogiava a perseguição dos abolicionistas norte-americanos.³¹

Justamente nesse contexto pró-escravidão, e partidário da continuidade do tráfico, o Governo Provincial, presidido por Paulino José Soares de Souza, desde 1836, lançou portaria Provincial de 23 de Abril de 1839, segundo a qual: “*manda destapar e entregar ao público a Estrada Geral que conduz do Rio de Janeiro a cidade de Angra dos Reis (Caminho do Conguinho) o qual se acha atualmente trancado no lugar das Cruz das Almas pelos moradores respectivos...*”³²

Na prática, oficialmente, estava reaberto o tráfico no porto do Saco de Mangaratiba. Em poucos anos, aquela região, comandada inicialmente por Breves e seu sócio, transformar-se-ia no principal local de comércio do município, abrigando mais de duas dezenas de casas de negócio durante a década de 1840. Em Seção Ordinária de 17 de Junho de 1846, a Câmara reafirmara a importância daquele porto na lógica da economia do café:

(...) o Porto do Saco por onde exporta sabido número de arrobas de café, e pelo qual tem de fazer-se o embarque e desembarque de todos os gêneros necessários para a povoação do mesmo nome (...) em

³¹ PARRON, Tâmis. *Op.Cit.* p. 108

³² FMP. Atas da Câmara. Livro 11, folha 109



consequência de ser este um dos portos mais próximo e cômodo para o interior em razão de que a Serra é de sobremodo diminuta, sendo conseqüentemente um daqueles pontos que transporta maior quantidade de café.³³

O não dito do ofício era que o porto atendia igualmente ao desembarque de africanos. Entretanto, o silêncio produzido fora tacitamente estabelecido entre as autoridades dos municípios interioranos e o governo provincial. Na primeira esfera, a garantia da cumplicidade se refazia no momento em que os traficantes e demais indivíduos, intimamente vinculados à empreitada negreira, mantinham no governo local seus legítimos representantes, fosse como vereadores, juízes de paz ou delegados. Assim, havia a certeza de que o pacto pró-tráfico não seria rompido ou profundamente questionado no nível dos embates políticos locais. Senhores como Joaquim Breves mantiveram a hegemonia nos negócios e na política do litoral ao vale cafeeiro, integrando redes de negócio e poder da serra ao mar, personificando o pacto constituído em torno da expansão da economia imperial, através da reabertura do tráfico e sua exploração para além do limite de sua instituição.

As relações políticas tecidas por Breves sustentariam no litoral seus empreendimentos traficantes, pelo menos até o fechamento definitivo do comércio negreiro em escala atlântica na década de 1850. Enquanto isso não ocorria, eram essas redes que permitiam as ilícitas atividades no litoral, inclusive, a despeito da segunda lei antitráfico de Setembro de 1850, e da repressão capitaneada, a partir de então, pela Marinha, auxiliada em terra pelas autoridades policiais. Exatamente nesses meses, o Ministério dos Negócios da Justiça era alertado sobre essa rede de relações que continuavam possibilitando o empreendimento traficante:

Exmo. Sr. para a Marambaia, reconhecidamente os encarregados do cruzeiro que não descuidem daquele porto, pois seu proprietário [Joaquim Breves] diz com a maior audácia, que há de dar desembarques a quantos barcos negreiros ali chegarem; que nada teme, porque tem dinheiro, força física para resistir ao governo, e além disso conta com a aquiescência de seus correligionários, o delegado de polícia, e administrador da Mesa de Renda; assim como dispõe também da vontade do estúpido e energúmeno Manoel Vieira de Aguiar, o qual por milagre do especulador Francisco José Cardoso pode obter do Exmo. Sr. Faro a nomeação de subdelegado da malfadada freguesia de Itacuruça, a cujo distrito pertence a ilha da Marambaia, e como tal rachando 2.000\$000 por cada barco que nela desova. (Extraído de uma denúncia anônima apresentada ao Sr. Ministro da Justiça a data de 29 de Dezembro de 1851).³⁴

Parece certo que as estruturas de cabotagem - armazéns, canoas, práticos, sistema de atracagem e navios - foram amplamente utilizadas nos desembarques de africanos durante a clandestinidade. Sobrepuseram-se às logísticas portuárias, ao passo que coincidiram muitos dos agentes atuantes na comercialização do café e da *carne humana* nas franjas da serra do mar da

³³ FMP. Atas da Câmara. Livro 5.

³⁴ BN. Seção de Manuscritos. I 48, 17, 34.



província do Rio de Janeiro. Não era uma exclusividade do porto do Saco de Mangaratiba a conciliação desses agentes, de suas propriedades marítimas, e de seu pessoal entre a cabotagem e o comércio negreiro na clandestinidade. Ao contrário, essa sobreposição se dera ao longo de todo o litoral sul da Província do Rio de Janeiro, e nele, a presença da família Breves era bastante relevante, senão hegemônica, como nos deixa a impressão o famoso relatório Alcoforado.³⁵

O enlace entre o comércio litorâneo, sobretudo aquele vinculado direta ou indiretamente à lavoura cafeeira, e o tráfico, não parece relação momentânea, personificada por investidores ou especuladores atentos as melhores oportunidades, dispostas no mercado através da astuta dos *negociantes-fazendeiros*.³⁶ Ao contrário, estamos diante de uma relação sistêmica, estruturada entre as décadas de 1830 e 1850, e estruturante do complexo cafeeiro escravista. A personificação desse processo parece cristalino na atuação da família Breves no litoral. Os enlaces entre negócios do café e do tráfico no litoral de Mangaratiba conformam a própria dinâmica de funcionamento daqueles portos desde seu estabelecimento como grande entroncamento na cabotagem da grande lavoura, no início dos anos de 1830, até sua decadência anunciada em meados da década de 1850. Durante esse período, indivíduos como o Comendador Breves articularam uma ampla rede de negócios e poder, em grande parte acionada a partir de laços familiares. Agenciaram os negócios do litoral, nos quais o tráfico ilegal de africanos esteve eclipsado na estrutura montada para a cabotagem integradora da serra ao mar. A relação entre a montagem do complexo cafeeiro no Vale e o comércio de almas no litoral foi levada ao limite pelos *fazendeiros-traficantes* que desmoralizaram na prática a lei abolicionista de 7 de novembro de 1831. Na Província do Rio de Janeiro o fechamento do mercado do Valongo foi suprido pela constituição de ampla estrutura edificada e espraiada pelo litoral em nítida e íntima relação com a montagem do complexo cafeeiro no segundo quartel do oitocentos.

³⁵ Segundo o relatório: “*Infelizmente o primeiro ambicioso brasileiro que tratou desse tão infame como repugnante tráfico foi Joaquim Breves, seu sogro e irmão, lançando mão do aventureiro e degenerado português João Henrique Ulrich (hoje de grande notabilidade), a quem mandavam à África com grandes negociações (...) Um Joaquim Thomaz de Farias, patrão-mor da Barra de Campos e um marinheiro por nome André Gonçalves da Graça (hoje ambos Comendadores) trataram de fazer um ponto de desembarque um pouco mais ao Norte da Barra de Campos, lugar denominado Manguinhos; José Bernardino de Sá e um tal de Veiga estabeleceram próximo a São Sebastião, lugar denominado Itabatinga; (...) [Joaquim] José Breves em Mangaratiba mais adiante na Ilha da Marambaia* (...)*”. ALCOFORADO, Joaquim de Paula Guedes. *Op.Cit.* Apud FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *O Relatório Alcoforado*. Estudos Afro-Asiáticos. N.º 28, Outubro de 1995, p.219-229.

³⁶ Sobre a noção de negociantes-fazendeiros Cf.: FRAGOSO, João. *Comerciantes, fazendeiros e formas de acumulação em uma economia escravista-colonial: Rio de Janeiro, 1870-1888*. Tese (Doutoramento em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990. p. 466



Fontes

ALCOFORADO, Joaquim de Paula Guedes. História sobre o infame negócio de africanos da África Oriental e Ocidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853. Transcrição de FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *O Relatório Alcoforado*. Estudos Afro-Asiáticos. Nº 28, Outubro de 1995, p.219-229.

Fundação Mario Peixoto (FMP) – Mangaratiba, Rio de Janeiro:

Livro 3 (Atas da Câmara, 07/04/1832-20/11/1833)

Livro 4 (Autos de arrematação da Câmara Municipal da Vila de Mangaratiba, 1832-1870).

Livro 5 (Ofícios da Câmara ao Governo do Império, 7/4/1832-17/11/1843).

Livro 6 (Registros particulares da Câmara - ofícios recebidos, 4/4/1832-4/7/1845).

Livro 14 (Atas da Câmara, 14/01/1841-23/09/1843).

Livro 23 (Livro de impostos sobre alvarás de licença para casas de negócio, 1838-1882).

Livro 26 (Sessões ordinárias da Câmara Municipal da Vila de Mangaratiba, 1826-1873).

Biblioteca Nacional (BN):

Seção de Manuscritos. I 48, 17, 34.

Center for Research Libraries (CRL). Brazilian Government Documents:

Almanack Laemmert (1844-1889).

The Trans-Atlantic Slave Trade Database (<http://www.slavevoyages.org>).

Bibliografia

ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: MATTOS, Hebe; SCHNOOR, Eduardo (Org.). *Resgate: uma janela para os oitocentos*. Rio de Janeiro: Top Books, 1995.

ACCIOLLI, Nilma. *José Gonçalves da Silva à Nação Brasileira*. Rio de Janeiro: FNARJ / Imprensa Oficial, 2012.



AGOSTINI, Camila. *Mundo atlântico e clandestinidade: dinâmica material e simbólica em uma fazenda litorânea do Sudeste, século XIX*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

BARÃO DE STUART, Guilherme. *Dicionário Biobibliográfico cearense*. Fortaleza: Typo-Lithografia a Vapor, 1910.

BONDIM, Mirian, HEFFNER, Luciano & SOUZA, Livia Campos (Org.) *A História da Estrada Imperial Mangaratiba- São João Marcos*. Rio de Janeiro: Edições Galo Branco, 2011.

CARVALHO, Marcus de. *O Desembarque nas Praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. Revista de História. São Paulo, nº 167, p.223-260. Julho/Dezembro de 2012.

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

CONRAD, Robert. *Tumbeiros. O tráfico de africanos para o Brasil*. São Paulo: ed. Brasiliense, 1985.

FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

FRAGOSO, João. *Comerciantes, fazendeiros e formas de acumulação em uma economia escravista-colonial: Rio de Janeiro, 1870-1888*. Tese (Doutoramento em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

LAMEGO, Alberto. *O Homem e a Serra. Setores da evolução fluminense, volume 4*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. (1ª edição 1950) p. 115.

MAMIGONIAN, Beatriz. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Ontario: University of Waterloo, 2002.

_____. *O Estado nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872*. Almanack, Guarulhos, n. 2, p. 20-37, 2º sem. 2011.

_____. *Africanos livres e os dois impérios: tráfico, direito e trabalho no Brasil oitocentista*. Florianópolis: 2013. No prelo.

MARQUESE, Rafael & TOMICH, Dale. *O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX*. In: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial. Volume II – 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. 339-383.

MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Editora Hucitec, 5ª edição, 2004.



MORAES, Daniela Paiva Yabeta. *A capital marítima do comendador: a Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Marambaia (1851)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

PARRON, Tâmis. *Política do tráfico negreiro: o parlamento imperial e a reabertura do tráfico na década de 1830*. Estudos Afro-Asiáticos. Rio de Janeiro: UCAM-CEAA, 2007/ 1-2-3.

_____. *A Política da Escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

PEREIRA, Walter. *De todos os santos a Lúcifer: uma história do tráfico e de traficantes depois do fim do tráfico*. Apresentado na reunião do grupo de estudos do Laboratório de História Econômica (POLIS) do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, em 23 de outubro de 2009.

PESSOA, Thiago. Os Souza Breves e o tráfico ilegal de africanos no litoral sul fluminense. In: MATTOS, Hebe (Org.). *Diáspora Negra e Lugares de Memória: a história oculta das propriedades voltadas para o tráfico clandestino de escravos no Brasil Imperial*. Niterói: Editora da UFF, 2013.

_____. *O Comércio Nегreiro na Clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos*. Afro-Ásia. Centro de Estudos Afro-Orientais, n. 47, FFCH/UFBA, 2013.

PRADO JR., Manoel Baptista do. *Entre senhores, escravos e homens livres pobres: família, liberdade e relações sociais no cotidiano da diferença (Mangaratiba, 1831-1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). São Paulo: Ed. UNICAMP / CECULT, 2000.

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

TAVARES, Luís Henrique. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988.

TOMICH, Dale. *Sob o Prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.



VASCONCELOS, Clodomiro. *As estradas antigas de transporte de café no Estado do Rio de Janeiro* (Esboço Histórico). Publicado em *O Jornal* em homenagem ao Bicentenário do café no Brasil – 1934. (Xerox).