

**XII Congresso Brasileiro
de História Econômica**

**13^a Conferência Internacional
de História de Empresas**

**Niterói,
28, 29 e 30 de agosto
de 2017**

**Alcoforado como guia: os negócios negreiros no litoral do Vale
do café (c.1831-c.1853)**

Thiago Campos Pessoa

Alcoforado como guia: os negócios negreiros no litoral do Vale do café (c.1831-c.1853)¹

Thiago Campos Pessoa²

Resumo

Em outubro de 1853, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado entregara, a pedido das forças de repressão, instigante relatório sobre as atividades do comércio de africanos na ilegalidade. No texto que segue, transformaremos alguns dos informes do “Relatório Alcoforado” em pontos de partida de uma pesquisa em desenvolvimento sobre os agentes e os espaços do tráfico ilegal de africanos no litoral do Vale do Paraíba. Com ele, procuraremos identificar alguns dos sujeitos citados e mapear os espaços de recepção e desembarque no litoral que margeava o complexo cafeeiro. Por se tratar de pesquisa em andamento, apresentaremos os resultados preliminares em relação à reorganização do comércio negreiro e seus principais protagonistas nos anos da clandestinidade.

Palavras-Chave: Relatório Alcoforado; tráfico atlântico de escravos; tráfico ilegal de escravos; Vale do Paraíba; Plantation cafeeira.

Abstract

In October 1853, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado presented the most important report about the activities of the illegal slave trade in Brazil. In the article we will develop, we will transform some of the information from the Alcoforado Report into starting points for a research project on the agents and spaces of the illegal slave trade on the coast of the Paraíba Valley. With it, we will try to identify some of the subjects mentioned and map the reception and landing spaces on the coast that bordered the coffee complex. As it is a research in progress, we will present the preliminary results regarding the reorganization of the slave trade and its main protagonists in the years of clandestinity.

Keywords: Alcoforado's Report; transatlantic slave trade; illegal slave trade; Paraíba Valley; Coffee plantation.

Os casos de corrupção que nos dias de hoje ocupam grande parte dos noticiários, politizando o cotidiano e potencializando a incerteza do futuro, configuram um dos

¹ Texto com mesmo teor foi apresentado no 8º Encontro e Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional realizado em Porto Alegre no final de maio de 2017.

² Pós-doutor. Pesquisador do PPGH-UFF com bolsa PAPD-FAPERJ.

muitos capítulos de uma cultura política que encontra raízes na formação histórica do Estado brasileiro. Como sabemos, a consolidação do Brasil como nação, em curso no segundo quartel do século XIX, ocorreu entremeada pelo flagrante desrespeito à lei de 7 de novembro de 1831 que determinava em seu artigo 1º que “todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”.³ De fato, entre 1837 e 1850, da ascensão do “regresso conservador” à nova lei de 4 de setembro de 1850, o comércio atlântico de africanos foi reaberto na clandestinidade. Naquele tempo imperou como política de Estado um dos maiores – se não o maior – caso de corrupção sistêmica da história brasileira. Nele, Estado e sociedade foram cúmplices no processo de desmoralização dos estatutos legais que determinavam o fim do trato de africanos novos no território brasileiro. O assente a tratados internacionais e às determinações contidas no dispositivo de 1831 converteram-se em práticas sociais legítimas, fazendo com que o Império do Brasil, nos anos cruciais de sua formação e consolidação, fosse transformado em um “*Estado negreiro independente*”, como o definiu L.F. de Alencastro (Alencastro, 1979, p. 395-419).

Após alerta dado pelo Ministro dos Negócios da Justiça aos últimos traficantes, a famosa “Lei Eusébio” demarcara uma nova orientação de Estado sobre a matéria. A partir de então, iniciava-se incisiva perseguição aos desembarques clandestinos de africanos novos no litoral brasileiro. O comércio negreiro em escala atlântica, transformado em infame, passava a ser combatido, mas, em troca, silenciava-se, em termos políticos e jurídicos, a flagrante ilegalidade da escravidão brasileira. O acordo estabelecido entre Estado, classe senhorial e negociantes, contava, evidentemente, com o histórico de cumplicidade de parte significativa da sociedade imperial.

No entanto, o desmonte de estrutura secular demandaria tempo, e, sobretudo, estratégias diversas e ocultas, nem sempre evidentes à luz do dia. Nesse campo, o governo brasileiro seguiu à risca a cartilha do abolicionismo britânico. Segundo David Eltis,

But the most ambitious and expansive of the British clandestine operations in Brazil was the proposal made by Hudson and approved by Palmerston early in 1850. (...) Hudson proposed to hire “officers in the Brazilian service,” “pilots”, and “men of independent means” up and down three hundred miles of the Southern Brazilian importation zone. The amount, £5,000 to £7,000 per annum was in addition to the payment already discussed and was again to come out of the Secret Service Fund. (...) It was justified by the fact that “some of the

³ Lei de 7 de novembro de 1831. Cf. http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei_sn-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html. Acesso em: 13.03.2017

Brazilian Justices of the Peace, officers of custom and pilots... are accustomed to receive considerable bribes from the slave dealer (Eltis, 1987, p.116).

No hall dos homens contratados pelo serviço secreto inglês por meio da Legação britânica no Rio de Janeiro figurava em destaque Joaquim de Paula Guedes Alcoforado. Traficante redimido, conhecia os meandros do tráfico, sobretudo, as redes e as estruturas de desembarques montadas no litoral que seguia dos Campos dos Goitacazes à serra do mar, entre os limites das províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo. Segundo Leslie Bethell, buscando aperfeiçoar os mecanismos de repressão do governo brasileiro, Eusébio de Queirós, Paulino José Soares de Souza e Bernardo Augusto Nascentes Azambuja, respectivamente, Ministro da Justiça, dos Negócios Estrangeiros, e chefe de Polícia da Corte, questionaram à legação britânica como seus funcionários conseguiam se manter tão bem informados sobre os caminhos e descaminhos do tráfico nas águas que tocavam as províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. A resposta veio de pronto, mas não sem ruído:

Hudson colocou-os em contato com “Alcoforado”, sob a condição de que sua vida fosse protegida - ação essa que mais tarde atrairia sobre Hudson as críticas de Palmerston, o qual argumentou que, uma vez que Hudson achava que alguns membros do governo e do Conselho de Estado brasileiro estavam longe de aderir totalmente à abolição, ele não deveria ter divulgado o nome do principal informante da legação britânica. Hudson, porém, tinha inteira confiança em Eusébio e de boa vontade lhe forneceu o meio de fazer cumprir com maior eficácia a lei de setembro de 1850. A partir de então, “Alcoforado” deveria fornecer informações ao Ministério da Justiça do Brasil, bem como à legação britânica e os seus novos empregadores pareciam tão satisfeitos com ele que após apenas três meses (em abril de 1851), lhe deram uma gratificação de 2.500 libras (Apud Bethell, 1976, p. 332).

Segundo Bethell, apoiado na correspondência de Howard, embaixador britânico no Rio de Janeiro, para *Lord* Palmerston, ministro de Estado dos Negócios Estrangeiros, Alcoforado mantinha-se à serviço dos governos inglês e brasileiro, “ganhando só de fontes britânicas mais de 5 mil libras durante os anos de 1850-1851 e mais 2 mil libras em 1852”. Estima-se que até 1855, a legação britânica no Rio de Janeiro realizava pagamentos mensais regulares ao seu principal informante. A pena de Alcoforado era certa e tão valiosa que as autoridades inglesas afirmavam ser “ele conhecido e temido pelos traficantes de escravos” (Apud Bethell, 1976, p. 332). Passando de fonte sigilosa e privilegiada do abolicionismo inglês a aliado das autoridades brasileiras, o valor de Alcoforado parecia aumentar no mercado, também clandestino, das informações

corriqueiras sobre os meandros do tráfico. Em carta de 5 de Abril de 1851 a Lord Palmerston, Hudson deixara entrever que na disputa por informes privilegiados, os ministérios comandados por Eusébio e Paulino, no início da década de 1850, estavam dispostos a pagar preço alto pela parceria do muito bem informado Joaquim de Paula Guedes Alcoforado:

Quando me aventurei a sugerir a Your Lordship a necessidade de tomar uma pessoa ao soldo da legação para dar informações a respeito dos movimentos dos comerciantes de escravos na capital e perto dela, não esperava nunca e jamais teria acreditado que a remuneração que o governo de Sua Majestade lhe concedesse pudesse ser ultrapassada pelo governo brasileiro para um tal serviço. Por esse motivo tenho, com a maior satisfação, a honra de fazer saber a Your Lordship que o governo brasileiro presenteou o informante do tráfico de escravos acima mencionando com a gratificação de 2.500 libras esterlinas pelo serviço que recentemente prestou, fornecendo as informações corretas ao governo imperial a respeito do tráfico de escravos durante os últimos meses.

Creio que o motivo desta despesa da parte do governo brasileiro deve se encontrar no fato de que nenhuma carga de escravos tenha sido desembarcada nesta costa e naquela das províncias vizinhas do Espírito Santo e São Paulo, sem que eu tenha tomado conhecimento antes do governo brasileiro. (...) O Ministro da Justiça, o chefe da polícia e o Ministro dos Assuntos Estrangeiros ficaram com vergonha de que um agente estrangeiro saiba tanto mais que eles mesmos a respeito de sua própria costa, do tráfico de escravos e dos comerciantes de escravos, e perguntaram-me de onde eu tinha aquelas informações.

Sob condição que a proteção da pessoa fosse garantida (porque sua vida estava ameaçada naquele tempo) dei a resposta necessária. Este informante teve então a confiança do Ministro da Justiça e do chefe de polícia e ficaram tão satisfeitos com seus serviços que recebeu a muito bela remuneração que mencionei (Verger, 2002, p. 423).

Para tamanha precisão, mais do que conhecer os caminhos e descaminhos do comércio negreiro na ilegalidade, muito provavelmente Alcoforado participava, ainda que indiretamente, dos empreendimentos atlânticos que sustentavam a manutenção daquelas ilícitas atividades. Emblematicamente, o *Diário do Rio de Janeiro* de 9 de Maio de 1849 destacara que no porto de Santos dera entrada no último dia cinco o *Vapor Piratininga* de 96 toneladas “em lastro a J.P.G Alcoforado” com apenas três passageiros: “Elias José Alves, o Hespanhol Francisco Ruviroza y Urgelles e o portuguez João Pedro da Costa Coimbra”.⁴ Para além da entrada “em lastro”, a ser considerada indício de crime pela futura lei de 4 de setembro de 1850, as ilustres presenças de Ruviroza e Coimbra no vapor eram bastante significativas: eram ambos

⁴ Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 09 de Maio de 1849.

grandes traficantes que operavam as redes do tráfico do Atlântico Sul ao litoral cubano. Alcoforado parecia seguir vinculado às transações suspeitas às vésperas da aprovação da lei de 581 de 1850, acolhendo em seu vapor eminentes negreiros.

Entre os muitos informes prestados por Alcoforado, o de maior valor para o governo brasileiro foi o instigante e detalhado relatório sobre o comércio de africanos na ilegalidade, assinado em outubro de 1853. Ano a ano, entre 1831 e 1853, foram descritos os desembarques mais notórios, os principais sujeitos envolvidos no ilícito trato, e os novos pontos de desembarques, montados meticulosamente nas praias antes desertas dos municípios litorâneos do Império.

Apesar de muito conhecido, o relato comprometedor de Alcoforado passou quase incólume nos últimos anos. Disponível no *The National Archives*, antigo *Public Record Office*, na capital do Reino Unido; por muito tempo desaparecido do *Arquivo Nacional* brasileiro; citado em publicações clássicas na década de 1960 (Rodrigues, 1964); e mesmo publicado, em sua versão inglesa, em revista acadêmica de prestígio em meados dos anos 1990 (Ferreira, 1995), os casos, os nomes e os lugares evidenciados por Alcoforado não se transformaram em objeto de pesquisa, salvo no trabalho ainda inédito no Brasil de Roquinaldo Ferreira (Ferreira, 1996). Da tessitura do relatório, em outubro de 1853, até os nossos dias, “a delação Alcoforado” cumpriu seu papel junto às autoridades de repressão, mas seguiu na penumbra para os historiadores do século XXI.

Exceção, nesse sentido, é o esforço de divulgação empreendido na 28ª edição da *Revista de Estudo Afro-Asiáticos*. Em outubro de 1995, Roquinaldo Ferreira transcreveu e publicou integralmente a “*História sobre o infame negócio de africanos da África Oriental e Ocidental com todas as ocorrências desde 1831 a 1853*”. Em suas próprias palavras:

Trata-se de documento há bastante tempo desaparecido – por extravio ou simplesmente roubo – do acervo do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, mas que agora pode ser conhecido graças à diligência do pesquisador da Johns Hopkins University Ernst Pijng, que nos enviou uma cópia heliográfica de um original que se encontra muito bem guardado na Inglaterra” (Ferreira, 1995, p. 221).

A referência de Ferreira é o acervo do *Foreign Office - FO 128/48*. A versão inglesa, no entanto, foi assinada por Alcoforado em 31 de Maio de 1854, portanto meses após aquela encomendada pelo governo brasileiro. Recentemente encontramos na sede do *Arquivo Nacional* no Rio de Janeiro uma cópia de época do relatório de outubro de 1853. Indexada na *Série Justiça*, o texto sob a guarda do arquivo brasileiro é bastante

semelhante ao transcrito do seu congêneres inglês. Há evidentemente diferenças relacionadas à tradução e à ordem de algumas frases, havendo poucos acréscimos na versão de 1854. Na verdade, o que chamou nossa atenção foram as ausências de pequenos trechos, bastante reveladores, na versão inglesa. Nesse aspecto, destacamos, em particular, aqueles que omitiram a participação de agentes do tráfico no litoral que margeava o complexo cafeeiro, entre o litoral sul do Rio de Janeiro e o norte de São Paulo.

Sendo assim, transformaremos esses informes em pontos de partida de uma pesquisa em desenvolvimento sobre os agentes e os espaços do tráfico ilegal de africanos no litoral que margeava o Vale do Paraíba. No rastro dos indícios fornecidos pelo relatório de outubro de 1853, procuraremos identificar alguns dos sujeitos citados e mapear os espaços de recepção e desembarque na raiz da serra do café. Por se tratar de pesquisa em andamento, apresentaremos os resultados preliminares em relação a alguns sujeitos e lugares do tráfico nas praias e ilhas compreendidas entre a baía de Sepetiba e o mar de São Sebastião, já na antiga província de São Paulo.

Alcoforado como guia:

O detalhamento do relatório de Alcoforado é digno de nota. Em ordem cronológica, ano a ano, são revelados os nomes dos principais negociantes que atuavam no ilícito trato, seus portos de atracagem e, algumas vezes, determinados desembarques exemplares a seu tempo. Com vistas ao recorte e às dimensões do texto que segue, centralizemos nossa atenção no principal trecho presente no relatório brasileiro, mas, curiosamente, ausente da versão inglesa. Segundo o informadíssimo Alcoforado:

(...) em fins de 35 o tráfico era grande; em muitos pontos de nossa conta se estabeleceram barracões e fazendas apropriadas para se darem este desembarque de africanos; as autoridades de terra que tinham então ingerências neste negócio eram os juizes de paz que no termo aonde eram feitas estas especulações tinham como paga 10,8% de cada negro desembarcado. **Um Joaquim Tomás de Faria, patrão-mór 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 Veiga estabeleceram desembarque próximo a São Sebastião, lugar denominado Itabatinga. Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, na Ilha Grande lugar denominado Dois Rios;**

José Breves, em Mangaratiba mais adiante na Ilha da Marambaia; e outros que adiante mencionarei (...).⁵ [Grifos meus]

A ausência de trecho tão comprometedor na documentação inglesa, identificando os principais agentes na finalização do empreendimento traficante, com seus respectivos portos de recepção, na parte da costa brasileira que mais recebeu africanos durante a clandestinidade, parece, no mínimo, intrigante. A surpresa aumenta se considerarmos que dos cinco nomes listados nessa curta passagem do relatório, quatro eram de comendadores e um de um futuro Barão, José Bernardino de Sá, agraciado pela monarquia portuguesa com o título de *Barão de Vila Nova do Minho*.

Seguindo do litoral fluminense para as águas que separam as províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, destacaremos três agentes chaves no reerguimento do comércio negreiro na clandestinidade: Joaquim José de Souza Breves, identificado no relatório apenas como José Breves, Antônio da Cunha Barbosa Guimarães e José Bernardino de Sá. Nossos personagens, com inserções diferentes no complexo processo de redução de indivíduos livres à condição de escravos, atuaram na imensidão do Atlântico, muito embora centralizassem suas ações no litoral ao sul da Corte, nas franjas da serra do mar que tocava o Vale do Paraíba. Caminhando do Rio para São Paulo, começemos pelo litoral entre a Baía de Sepetiba e o município de Mangaratiba, onde atuava diretamente Joaquim José de Souza Breves.

No momento ainda inicial de formação do complexo cafeeiro fluminense, Joaquim Breves dividia a construção do seu império de fazendas e escravos entre o vale e o litoral. Estabelecido na submersa cidade de São João Marcos, serra à cima, em maio de 1834 Breves arrematara a construção da estrada que fazia a ligação entre a serra e o mar (Bondim; Heffner; Souza, 2011). Ao mesmo tempo, estabelecera-se no Saco de Mangaratiba, enseada protegida pela natureza, de onde articulava o escoamento de sua produção e o abastecimento de suas fazendas. A cabotagem dos negócios do café nesse porto, logo passaria a receber os primeiros desembarques de africanos. No final de 1836, aparecera a primeira evidência de que temos notícia sobre a chegada de africanos naquele lugar. Em denúncia ao governo provincial, a Câmara municipal comunicava o desembarque de duas canoas com 38 africanos na “praia do Saco”. Pouco tempo depois, em abril de 1837, o *patacho União Feliz*, desde 1835 vinculado ao comércio negreiro, foi apreendido pelo juiz de paz de Mangaratiba. Segundo a denúncia da Câmara, “(..) e porque tivesse ingerência nessa embarcação Joaquim José de Souza Breves, e

⁵ Arquivo Nacional. Série Justiça, IJ 525.

conhecendo este não poder corromper o juiz de paz, então em exercício, partindo de raiva foi assenhorar o mesmo patacho”.⁶

Naquela altura, a enseada do Saco de Mangaratiba já havia sido transformada em um verdadeiro “empório da carne humana”, como bem demarcou a denúncia da Câmara ao governo provincial no final dos anos de 1830. Apesar de repressão inicial, entre 1836 e 1837, a ascensão de Pedro Araújo Lima na direção da Regência, lastreado pelo Gabinete Regressista, profundamente comprometido em desmoralizar a lei de 1831, garantiu a reabertura na clandestinidade do comércio negreiro em todo Império (Parron, 2015). Em Mangaratiba não foi diferente, e muito provavelmente por isso, desapareceram as denúncias da Câmara ao governo acerca dos reiterados desembarques de africanos naquela costa.

A despeito disso, na década de 1840, o porto do Saco de Mangaratiba receberia quase meia centena de casas comissárias que intermediavam a cabotagem dos negócios do café entre a serra e o mar. Transformar-se-ia, assim, em um dos principais portos de cabotagem da Província do Rio Janeiro, fazendo escoar mais de 1.000.000 de arrobas de café anualmente em direção à Corte, redistribuindo a produção de diversos municípios do Vale fluminense e paulista, como Piraí, Barra Mansa, Resende e Bananal (Bondim; Heffner; Souza, 2011, p. 56).

O café que saía daquele porto dividia lugar com o comércio de escravos. Para controlar aquele espaço de maneira hegemônica, os negociantes envolvidos com o infame comércio articularam o desmembramento do Porto do Saco em uma freguesia autônoma, desligada do centro da Vila. Teriam, assim, os infames negociantes seu próprio juiz de paz, autoridade importante na repressão ao tráfico à nível local. Como analisou Caetano Araújo, a criação do distrito do Saco ocorreu como resposta dos negociantes daquele porto a apreensão de um navio negreiro realizada pelas autoridades vila em meados do ano de 1840 (Araújo, 2016, p. 27-28). A partir daí, o grupo capitaneado por Breves iniciara uma escalada ao poder político municipal. Controlando os juizados das freguesias de Mangaratiba, as subdelegacias, e mantendo aliados importantes na Câmara, desde a presidência, comandada por seu sócio, Miguel Antônio da Silva, aos vereadores José Frazão de Souza Breves e João José dos Santos Breves, respectivamente, filho e sobrinho do velhaco Breves, aquele tempo já comendador no Império do Brasil.

⁶ Fundação Mario Peixoto. Atas da Câmara, livro 5. Para mais informações sobre o envolvimento de Breves no comércio negreiro, cf. Pessoa, 2015.

O sempre atento Alcoforado, arguto, registrara as relações entre os negócios do café e do tráfico, tão bem representada pelo porto do Saco de Mangaratiba. Sua pena certa marcará:

(...) já pelos interesses que muitos dos nossos fazendeiros mostravam pelo tráfico com engodo de os comprarem fiados e sujeitando-se os vendedores receberam seus pagamentos em café; infelizmente o primeiro ambicioso brasileiro que tratou do infame comércio foi **José Breves; seu irmão e sogro** lançando mão do aventureiro português **João Henriques Ulrich** que o mandaram a África com grande negociação e empregaram mesmo oficiais da armada brasileira que então estavam desgostosos por terem saído do serviço (...) [grifos meus].

A denúncia de Alcoforado evidencia o movimento pioneiro de Breves no tráfico atlântico de africanos. Joaquim José de Souza Breves articulava em Mangaratiba uma ampla rede que envolvia, entre muitos outros, seu irmão, José de Souza Breves; seu sogro, José Gonçalves de Moraes, o opulento *Barão do Pirahy*, um dos maiores senhores de escravos do Império no segundo quartel do oitocentos; e o “aventureiro” João Henriques Ulrich. Reforçamos: a atuação de Breves nos negócios do tráfico não se reduzia ao litoral de Mangaratiba, e sua rede era bem mais ampla do que a captada por Alcoforado. A despeito das ausências, vale seguirmos suas pistas.⁷

Começamos por seu irmão mais velho, José, proprietário do complexo do Bracuí, adquirido em 30 de maio de 1829 pelo futuro comendador. O Bracuí, como sabemos, era formado pela fazenda de mesmo nome, além das ilhas Comprida, da Barra e terras no importante porto de Jurumirim, na baía da Ribeira em Angra dos Reis. Lá ocorreu um dos últimos grandes desembarques do Império em dezembro de 1852. Segundo Alcoforado, “nos fins de 52, quando já não estava o Sr. Eusébio, deu-se o lamentável caso do Bracuí por descuido do cruzeiro que julgava ter acabado o tráfico; e foi ainda assim a bandeira americana que nos veio trazer este flagelo”.⁸ Em sua defesa, o próprio José confessara ao seu velho amigo, o ex-Ministro da Justiça Eusébio de Queirós, que participara do infame comércio antes de setembro de 1850, mas já o havia abandonado àquela altura.

Sobre o *Barão de Pirahy* temos poucas informações, para além de confirmarmos, por meio de contrato registrado em cartório que atuava na

⁷ Joaquim Breves era proprietário do *brigue Destro* que fez desembarcar 457 africanos em ponto desconhecido da antiga província do Rio de Janeiro. *Voyages*, viagem 4927. Cf. <http://www.slavevoyages.org>. Acesso em: 16.12.2016.

⁸ O trecho citado corresponde à transcrição realizada pelo autor no Arquivo Nacional, não constando, assim, na versão inglesa publicada na Revista de Estudos Afro-Asiáticos.

comercialização de escravos à prazo com os senhores do Vale. Como mostrou Eduardo Schnoor, a firma *Ten. Cel José Gonçalves de Moraes & Cia.* comercializara 4 cabindas em Pirai a serem quitados em 4 parcelas anuais a partir de 7 de março de 1822, quando foi lavrada o compromisso de compra e venda (Del Priori; Schnoor, 2014, p. 42-43). Outro parente bastante próximo de Joaquim e José Breves atuante nos negócios negreiros era João José dos Santos Breves, sobrinho de ambos, filho de João, um de seus irmãos, a época já falecido. Além da casa de negócio *João José dos Santos Breves & C.* mantida na chácara dos Breves na praia do Saco entre 1838 e 1855, João José ocupara mandatos de vereador entre 1845-48 e 1854-56, além de comandar a Guarda Nacional em seu município no final da década de 1840 (Pessoa, 2015, p. 90-140). Acrescente-se, ainda, o importante detalhe de que junto com Antônio Dias Pavão era proprietário do *Patacho Fluminense*, com passaporte de “navio de cabotagem” emitido pela Secretaria de Estado do Império em 15 de Setembro de 1845. Emblematicamente o *patacho* que partiu do Rio de Janeiro em 12 de Julho de 1846 com destino a Angra dos Reis, foi apreendido, pouco tempo depois, em ilícitas transações em Makanda na costa africana do Congo pelo navio francês Leger.

Também em África, como nos alertou Alcoforado, estava João Henrique Ulrich o agente dos Breves naquela costa. Antes de se tornar comendador e receber o foro de fidalgo da Casa Real em Portugal por D. Luís I em 1866, Ulrich teve um passado nada glorioso. Traçando sua biografia, a coluna “biographo moderno” do jornal *O Grito*, não poupou o futuro fidalgo:

A final o galego saiu da fazenda do Coronel Pereira e foi para a do Coronel Joaquim Breves, sem que em casa deste tivesse outro emprego, além de ser seu primeiro *moço de recados*, e acompanha-lo em suas viagens, e sem ordenado algum, senão pela comida. Toda a fortuna deste galego, criado de servir, consistia na loquacidade, e impostura como soem ter todos os criados na ausência dos seus amos. Saindo da casa do Coronel Joaquim Breves foi a Ambriz, na Costa da África, numa especulação *ilícita* como fosse a de *arranjar africanos* por conta de alguns, devendo ter interesse relativo à boa especulação. Assim foi a vida do *objeto galego* J.H. Ulrich, ora *adulando* a uns, ora *imposturando* a outros, *traficando* sempre com seus *dignos* malungos, em africanos novos; até que se apresentou na Capital do Império como negociante de *grosso trato*, e até sendo uma entidade política, como válido do nosso *anjo* da paz, o *valente general* que tem *derrotado* exércitos com a espada na *bainha* e a mão no *Tesouro Nacional*, felicitando àqueles que deixaram o umbigo no inferno!!

A intimidade entre Ulrich, a família Breves e os grandes senhores do Vale do café é digna de nota. Entre os devedores registrados no inventário do riquíssimo *Barão*

de Pirahy, cunhado e, ao mesmo tempo, sogro dos irmãos Breves, aparecia a firma “João Henrique Ulrich e Cia.”. Ao espólio, devia uma pequena fortuna que girava em pouco mais de 29 contos de réis. Nas dívidas ativas arroladas naquelas contas, só ficava atrás de Joaquim José Gonçalves de Moraes, filho do Barão, e de Lucas Antônio Monteiro de Barros, seu genro. Muito provavelmente a proximidade com os Moraes-Breves o credenciava a empréstimos de tal monta, sobretudo, se o destino do dinheiro fosse empregado para trazer mais africanos para as imensas fazendas do Vale.

Do lado de cá do Atlântico, a rede de Breves e cia. contava, ainda, com o subdelegado da freguesia de Itacuruçá, Manoel Vieira de Aguiar. Nesse distrito Joaquim Breves formalizara a compra da imensa Restinga da Marambaia, adquirida de *Guedes & Irmão* em 17 de Abril de 1847. Ao que tudo indica, a enseada do Saco de Mangaratiba ficara pequena para os seus negócios, e ao ampliá-los contaria com os serviços valiosos do experiente subdelegado. Segundo Gabriel Berute, Manoel Vieira de Aguiar era o segundo maior negociante atuante no trato negreiro para a província do Rio Grande do Sul entre 1790 e 1830, despachando 282 cativos em navios próprios. Assim fizera nas cinco embarcações que era dono e “entravam e saiam do Rio Grande carregadas de carne, couros, sebo, farinha e gênero diversos” (Berute, 2011, p. 12-15). Com a morte de sua segunda esposa, e a abertura de seu inventário, em 1844, um dos navios registrados era o “brigue Leão” de 190 t., do qual detinha “duas terças partes”. Curiosamente, um brigue de mesmo nome era velho conhecido das autoridades inglesas. Partindo do Rio de Janeiro, ainda em 1836, trouxe de Quelimane 855 africanos, dos quais 572 desembarcaram na Marambaia em janeiro de 1837.⁹ Um ano depois, em carta de 22 de fevereiro de 1838, Hamilton Hamilton alertava G.A. d’Aguiar Pantoja ““a respeito de escandalosos desembarques” envolvendo diferentes tumbeiros em regiões diversas do Rio de Janeiro, **destacando o desembarque de 614 africanos do brigue Leão em Campos [e] 319 do paquete Rio Tua na fazenda de Guimarães na Ilha Grande**”¹⁰ [grifos nossos].

Muito provavelmente Vieira de Aguiar tenha trocado o Rio Grande pelo litoral fluminense nos anos de 1830, mas, pelas precatórias no inventário de sua esposa, ainda mantinha negócios pelas bandas do sul em meados da década de 1840. O mais impressionante dessa história é que com sua morte, em 1869, vem a luz o patrimônio

⁹ <http://www.slavevoyages.org>. Voyage 1586. Acesso em: 16.12.2016.

¹⁰ The National Archives, UK. Foreign Office: Slave Trade Department and Successors, FO 84/222. Apud Verger, 1987, p. 430.

territorial do então Comendador: “huma data de terras”, fronteira ao mar com “uma légua de testada”; dezoito ilhas entre a Baía de Sepetiba e o mar de Mangaratiba, e mais duas maiores em Itaguaí denominadas Madeira e Martins.¹¹ Considerando a Restinga da Marambaia, Breves e Vieira de Aguiar dominavam de maneira incontestemente os principais portos de recepção de africanos nos litorais dos atuais municípios de Itaguaí e Mangaratiba. Segundo as estatísticas compiladas pelo projeto *Voyages*, seis viagens tiveram como destino a Baía de Sepetiba, fazendo desembarcar 3.522 africanos entre 1837 e 1839. Em relação à Mangaratiba, até o momento, sabe-se da chegada de quinze tumbeiros, um terço dos quais em Marambaia. Ao todo desceram naquelas praias 6.395 africanos nos anos de 1837; 1839; 1844 e 1850.¹² Apesar do impressionante esforço de sistematização em torno da construção dos números do tráfico em *Voyages*, eles não devem ser encarados de forma taxativa e absoluta, especialmente para o período ilegal. Por exemplo, só para Marambaia encontramos mais três tumbeiros que, entre 1850 e 1851, fizeram desembarcar 945 africanos e não constam nos registros de *Voyages* (Pessoa, 2013, p. 54). Assim, certamente, muito mais de 10 mil africanos foram reduzidos ilegalmente à escravidão ao deixarem o infortúnio da viagem atlântica nas franjas das praias de Itaguaí e Mangaratiba.

Seguindo pelo litoral rumo à Angra dos Reis chegamos a referência de Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, quem, segundo Alcoforado, havia montado “barracões e fazendas apropriadas para se darem este desembarque de africanos (...) na Ilha Grande, lugar denominado Dois Rios”. Barbosa Guimarães era comendador no Império do Brasil quando falecera em 1857. Em inventário aberto por seu irmão, José Joaquim Guimarães, seu único herdeiro, era liquidada a firma *Barbosa Guimarães & Irmão*, que, entre seus principais bens, destacavam-se duas fazendas de cultura de café: a propriedade *Jardim do Turvo* na freguesia de Amparo em Barra Mansa e “outra fazenda da mesma cultura” denominada *Dois Rios*, na antiga freguesia de Ilha Grande de Fora, voltada para a imensidão do Atlântico, no município de Angra dos Reis.

Em 29 de Setembro de 1859 teve início a avaliação da propriedade situada serra à cima. A fazenda *Jardim do Turvo* era uma mega propriedade, formada por uma

¹¹ As demais ilhas avaliadas foram as seguintes: Bonita, 200 mil réis; Tambi, 50 mil réis; Itacurussá, 5 contos de réis; Jaguanum, 3 contos de réis; Jardim, 300 mil réis; Batuque, 30 mil réis; Saco, 20 mil réis; Jurubaiba, 100 mil réis; Bixo Grande, 300 mil réis; Bixo Pequeno, 50 mil réis; Saracura, 400 mil réis; Carapuça, 30 mil réis; Bernarda, 200 mil réis; Vigia Grande, 500 mil réis; Vigia pequena, 100 mil réis; Palacete, 20 mil réis; Bacya [], 20 mil réis; uma ilha na mesma direção da ilha Jardim e Batuque por 30 mil réis [sic]. Arquivo Nacional. Juízos Municipais Diversos. Inventário de Manuel Vieira de Aguiar, p.56-66v.

¹² Cf. <http://www.slavevoyages.org>. Acesso 10.02.2017

comunidade escrava de 146 indivíduos, homens e mulheres em sua maioria pertencentes a última geração de africanos sequestrados em África e reduzidos ilegalmente à escravidão no vale do café. Juntos, somavam um pequena fortuna de um pouco mais de 90 contos de réis. Nos 225 alqueires de terras da propriedade havia 150 mil pés de café, 56 mil dos quais já abandonados e sem valor, avaliados, juntos com as terras, em cerca de 30 contos. Somavam-se, ainda, casa de morada, casas contiguas, “12 lanços de senzalas térreas”, engenho de socar café, paiol, tulhas, casa de tropa, chiqueiro, casa de farinha, moinho e casa de fubá e uma engenhoca de moer cana. Em suma, tratava-se efetivamente de uma grande e bastante completa propriedade, digna dos grandes barões de café, muito embora pertencesse a um comendador. Ao todo, a fazenda foi avaliada em 140 contos de réis.¹³

A descrição se faz necessária pelo contraste. A princípio poderíamos inferir que a propriedade de *Dois Rios* era uma ampla unidade cafeeira, como descrita no prólogo da avaliação. Lá também havia casas que serviam como paiol, engenho de socar café, fazer farinha, e engenhoca de cana. O finado comendador mantinha uma imensa escravaria com 129 cativos que viviam seu cativo ilegal em “diversas senzalas” que formavam um “quadrado por detrás da casa de vivenda”. Quando comparadas, as duas comunidades escravas mantinham, inclusive, perfil demográfico bastante semelhante, sobretudo, em relação à procedência dos cativos, cerca de 55% eram africanos. A despeito das semelhanças, nos interessa as diferenças entre as duas propriedades, significativas e esclarecedoras. Àquela altura, dezembro de 1858, a casa de morada, “com diversos aposentos”, seguia “arruinada”, assim como “um rancho coberto de palhas, de esteiras roliças, que serviu para guardar canoas, muito arruinado”. Entre os móveis avaliados foram listadas 4 canoas de voga, uma “estragada” e outra com “o bojo partido”. No entanto, o mais impressionante nessa avaliação é o não dito: não foram avaliados sequer um pé de café, apenas ficou registrado: “huma fazenda no lugar denominado Dois Rios com testada, fundos, rumos que [] lhe pertence, inclusive, cafezais, coqueiral, mais árvores frutíferas, tudo visto e avaliado na quantia de 14 contos e 400 mil réis”. A omissão, caso não tenha sido descuido dos avaliadores, pode indicar que aquela fazenda tivera uma primeira ocupação e funcionalidade, justificada por algumas benfeitorias arruinadas e estragadas, que uma vez abandonada, no início da

¹³ Arquivo Nacional. Juízo de Órfãos e Ausentes (ZN). Inventário. Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, 1857. n.º 375; caixa 493; galeria A.

segunda metade do século, dera lugar a cultura do café, ainda em gestação, dividindo espaço com coqueirais e árvores frutíferas.

Sobre essa primeira função, vale ouvirmos Alcoforado. Segundo o negreiro-delator, Antônio da Cunha Barbosa Guimarães havia construído uma fazenda em Ilha Grande, em lugar denominado *Dois Rios*, “apropriada”, ou seja, estruturada “para se darem desembarques de africanos”. Segundo os dados compilados por *Voyages* desembarcaram 20.473 africanos em Ilha Grande em 44 viagens entre 1836 e 1850.¹⁴ Em cinco dessas viagens o proprietário da embarcação era o próprio Barbosa Guimarães.¹⁵ Somente no ano de 1839, o futuro comendador fez desembarcar naquela ilha 2.308 africanos. Obviamente, muitos outros navios chegaram naquelas paragens endereçados à Guimarães sem que, necessariamente, a repressão inglesa o identificasse como proprietário, ou fosse ele próprio o dono ou principal acionista da embarcação. Assim, em abril de 1850, o *Shooner Condor* de propriedade de Pinto Mandel embarcou 611 africanos no Rio Congo, e, meses depois, fez chegar 550 deles no litoral da Ilha Grande, mais precisamente em *Dois Rios*.¹⁶ Vale lembrar que segundo a repressão inglesa, no mínimo desde 1838 a fazenda de Guimarães na Ilha Grande estava na rota do tráfico. Verdade também que os desembarques vinculados ao comendador não se restringiam ao mar daquela Ilha. Outros dez tumbeiros trouxeram a testa o nome de Antônio Barbosa Guimarães como proprietário, um deles, o *Smack Tentador* de 200 toneladas, procedente de Benguela, desembarcou 300 africanos em Macaé no ano 1842. Os demais aportaram ao longo da costa da antiga província do Rio de Janeiro em portos ainda desconhecidos. Ao todo, considerando o desembarque do *Rio Tua*, identificado pelos ingleses em 1838, e, ainda, descontado as repetições identificadas nos registros de *Voyages*, 5.237 indivíduos atravessaram o Atlântico em navios de propriedade de Guimarães. Obviamente esses números estão longe de serem absolutos, configuram apenas uma aproximação imperfeita do volume de homens e mulheres reduzidos ilegalmente à escravidão pela ação de fazendeiros-trafficantes que, ao passo que faziam crescer os seus pés de café, estruturavam os negócios do tráfico transatlântico de

¹⁴ Desse número descontamos 8 viagens registradas em *Voyages* cujo o desembarque teria se dado em Ilha Grande. Isso porque duas ocorreram em 1695, uma em 1723, e cinco em 1839, essas, porém, ao que tudo indica, aparecem repetidas nas estatísticas. Cf. <http://www.slavevoyages.org>. Acesso: 10.02.2017.

¹⁵ Em pesquisa em *Voyages* encontramos dez e não cinco viagens. No entanto, ao que parece, tomando por base o quantitativo de africanos desembarcados, o tumbeiro *Brilhante* fez apenas um desembarque na Ilha Grande em 1839, e não quatro como registrado nas viagens 1981;1982;1983;1984. Já o Rio Zua parece ter feito duas no mesmo ano, e não quatro como demonstram os registros 1990;1991;1992 e 1995. Cf. <http://www.slavevoyages.org>. Acesso: 10.02.2017.

¹⁶ <http://www.slavevoyages.org>. Viagem 4625. Acesso: 10.02.2017.

africanos em suas fazendas litorâneas, verdadeiros portos montados para receberem os africanos enviados ilegalmente ao Império.

Seguindo adiante, já nas águas que tocavam o extremo norte da província de São Paulo, nos deparamos com a atuação destacada de José Bernardino de Sá, que segundo Alcoforado, “com um tal Veiga” havia estabelecido “desembarque próximo a São Sebastião, lugar denominado Itabatinga”. Bernardino de Sá, ao contrário da maior parte dos seus pares que atuavam na ilegalidade, figurava no comércio negreiro bem antes dos anos de 1830. Manolo Florentino o encontrou no hall dos negociantes da carne humana estabelecidos no Rio de Janeiro entre 1811 e 1830 (Florentino, 1997, p.254-256). Não sabemos exatamente quando o português migrou para a praça carioca, mas fato era que em meados dos anos 1820 já estava pelo Rio, tendo casado na capital do Império, em 1826, com Joaquina Rosa de Jesus com quem teve três filhos (Capela, 2012, p.186). Com a ilegalidade, determinada por lei em 1831, não fez como muitos dos seus pares que reverteram seus investimentos para terras, escravos, ou atividades rentistas. Sá até reformulara seus negócios, mas dentro do lucrativo tráfico de almas, a partir de então clandestino, e, desde março de 1830, tratado como atividade pirata pela marinha inglesa. A despeito disso, nos alerta novamente, o muito sabido Alcoforado:

(...) de 33 a 34, o célebre José Bernardino de Sá (hoje Barão da Vila Nova do Minho) foi que em maior escala (por ter ficado com os dinheiros de seu patrão) tentou negociações. Estabeleceu feitorias na África ao sul do Equador; (assim como outros o seguiram) as fazendas aqui no Rio de Janeiro eram compradas a casas inglesas a prazos assim outros muitos aventureiros fizeram o mesmo e tentaram negociações quando mesmo não tinham nenhum capital (...)

As atividades do futuro barão começaram cedo. O primeiro desembarque sob os seus auspícios foi em 1825, quando o *Brigue Espadarte*, de sua propriedade, partindo do Rio de Janeiro arribou em Luanda e de lá trouxe 466 africanos, 422 dos quais pisaram em solo carioca em 27 de Julho daquele ano.¹⁷ Daí por diante, em diversos e diferentes navios foram mais 49 viagens! Dito de outra forma, só em *Voyages* José Bernardino de Sá figura em meia centena de expedições como proprietário de tumbeiros que cruzavam o Atlântico, alcançando, inclusive, o litoral oriental da África, sobretudo, os portos moçambicanos. Ao todo, entre 1825 e 1851, 19.022 africanos chegaram em 36 navios em que Bernardino Sá era proprietário. Os desembarques ocorreram ao longo de toda a costa do complexo cafeeiro, com destaque para as chegadas ao norte da província

¹⁷ Cf. <http://www.slavevoyages.org>. Viagem 531. Acesso: 10.02.2017

de São Paulo. Entre Ubatuba e Santos aportaram 24 tumbeiros com 12.900 cativos. Aqui novamente o disputado Alcoforado faz jus ao alto valor desembolsado pelo Foreign Office de S. Majestade britânica e pelo Ministério da Justiça do Império do Brasil. Quase metade da finalização dos empreendimentos traficantes de Sá tinha como destino as praias de São Sebastião, muito provavelmente Itabatinga, onde os navios do futuro barão eram esperados e poderiam contar com um porto seguro, sistema de atracagem, canoas para o desembarque e toda a estrutura que envolvia a recuperação física dos africanos, e sua transformação social em cativos. Não à toa, só para o litoral de São Sebastião foram 22 viagens, entre 1839 e 1843, que levaram 12.813 africanos do norte de Luanda e da costa oriental moçambicana. Destes, 11.585 seguiram seu infortúnio rumo ao cativeiro nos imensos complexos de fazendas montados serra à cima.

A partir de 1844, José Bernardino de Sá decidira diversificar os pontos de atracagem dos seus tumbeiros e de recepção de seus africanos. Assim, as praias do litoral de Macaé, Campos, Cabo Frio entraram na rota de finalização do empreendimento traficante. Nesses espaços é provável que acionasse outras redes traficantes, como aquelas mantidas sob a ingerência do “patrão mór da Barra de Campos”, Joaquim Thomaz de Farias. Ou ainda, fazendeiros e negociantes menores seriam os seus novos parceiros nos negócios que envolviam a logística de desembarque, a recuperação dos africanos, e a organização do mercado de escravos no nível local e regional.

O último desembarque dos navios de Bernardino que encontramos ocorreu em algum lugar da antiga província do Rio de Janeiro em 22 de julho de 1851. O navio não identificado partiu do rio do Congo com 600 africanos, amargando uma altíssima taxa de mortalidade: 1/3 deles padeceram na imensidão do Atlântico. Quatrocentos venceram seu primeiro grande infortúnio, recomeçando suas vidas, possivelmente, nos muitos cafezais que se espalhavam pelas províncias do centro-sul brasileiro.

Com uma agência tão longeva no trato de africanos, do período legal a segunda ilegalidade, demarcada pela lei de 4 de setembro de 1850, José Bernardino de Sá talvez tenha sido o traficante mais atuante do segundo quartel do século XIX. Segundo o professor José Capela, Sá “(...) foi um dos maiores de todos eles, posto repetidamente ombro a ombro com Manoel Pinto da Fonseca” (Capela, 2012, p. 187-189). Nos dados compilados por *Voyages*, o português Pinto da Fonseca foi arrolado como proprietário de 18 embarcações que realizaram 20 viagens entre África e a costa brasileira, por aqui

deixando 10.012 indivíduos, dos 11.645 embarcados na outra margem do Atlântico e no litoral moçambicano. Dito de outra forma, apenas tomando como parâmetro os dados de *Voyages*, o opulento Manoel trouxe para o Brasil menos da metade do quantitativo de africanos traficados por Sá, em viagens que representavam 40% das realizadas por seu patrício.

A fortuna de José Bernardino de Sá justificava sua ascensão meteórica. Tornara-se *Barão de Vila Nova do Minho* e visconde, com o mesmo título, em 11 de abril de 1851. Segundo Capela, no início de 1850 era ainda presidente do teatro mais pomposo e importante da capital do Império, o Teatro Real de São Pedro (Capela, 2012, p. 187). Bernardino faleceu em 8 de julho de 1855 em Portugal, mas as disputas por seu espólio atravessaram o Atlântico, ocupando espaços de destaque nos principais jornais da Corte.

A propósito de (in)conclusão:

Como anunciamos de início, o que apresentamos refere-se à pesquisa em desenvolvimento sobre o comércio ilegal de africanos no litoral que margeava o Vale do Paraíba, espaço onde com mais intensidade se desenvolveu a cafeicultura no século XIX. Como hipótese central de trabalho buscamos comprovar que entre fazendeiros e negociantes daquele litoral – muitos senhores de café no Vale – houve muito mais do que um simples vínculo utilitário com o comércio de africanos na clandestinidade. O argumento já clássico de que os senhores de café acessavam o mercado de escravos por mediação dos grandes traficantes internacionais, muitas vezes contraindo dívidas impagáveis, não parece mais dar conta da complexidade dos negócios negreiros nas franjas do complexo cafeeiro. Além disso, e, ainda mais importante, tal ideia acaba por isentar a elite brasileira de época, certamente sua fração hegemônica, da responsabilidade sobre a reestruturação do comércio negreiro na clandestinidade. Essa mesma elite agiu não só politicamente para sustentar a reabertura do tráfico, mas parte dela, significativamente a mais próxima da Corte, operou os desembarques de africanos no Império e seu mercado na clandestinidade, atuando com protagonismo no complexo processo de redução de indivíduos livres à condição de escravos.

Assim, o comércio negreiro reestruturado em decorrência da ilegalidade se reergueu também por meio da ação de negociantes e fazendeiros brasileiros que reconstruíram no litoral as antigas estruturas de recepção e quarentena, além de

reorganizarem todo o mercado de escravos, com o encerramento do complexo do Valongo. Os “barracões e fazendas apropriadas para se darem o comércio de africanos” destacados por Alcoforado, evidenciam a agência dos comendadores e barões do café na reorganização do comércio negreiro na clandestinidade. Obviamente as grandes casas comerciais mantiveram importante papel no empreendimento negreiro, como a portuguesa *Amaral & Bastos*. No entanto, a renovação dos agentes atuantes no tráfico parece ter sido a marca do período clandestino. Isso porque quando comparamos a listagem dos grandes negociantes negreiros atuantes na Praça do Rio de Janeiro entre 1811 e 1830, com os nomes mais destacados do período clandestino, constatamos uma ampla renovação dos quadros traficantes (Florentino, 1997, p. 254-256). José Bernardino de Sá, o opulento *Barão de Vila Nova do Minho*, talvez seja um dos poucos que atravessam os dois períodos, muito embora sua fortuna tenha sido construída essencialmente no período aberto pela ilegalidade do tráfico no Brasil e por sua condenação em escala Atlântica.

De fato, ainda hoje pouco sabemos sobre esses novos espaços de finalização dos empreendimentos negreiros na clandestinidade. Do mesmo modo, em grande medida, desconhecemos a participação de fazendeiros e negociantes dos litorais brasileiros na recomposição das redes traficantes e no processo de reestruturação desses negócios após os anos de 1830, justamente no momento em que o tráfico negreiro alcançaria força e volume nunca antes vistos. Estima-se que dos mais de 4 milhões de africanos que desembarcaram no litoral brasileiro nos 300 anos de ativo comércio negreiro, cerca de 20% deles tenham tocado o Império no exato momento em que o ordenamento jurídico brasileiro determinava seu solo como terra de liberdade para “todos os escravos que entrarem no território ou portos vindos de fora do Brasil”, com exceções muito bem delimitadas. Nesse sentido, a clandestinidade acabara por construir singularidades ao comércio negreiro no Brasil nos seus últimos vinte anos, no que se refere aos seus espaços, a personagens e à intensidade do fluxo no Atlântico. Portanto, 164 anos depois de sua escrita, o relatório de Alcoforado, com sua delação a oitocentos, parece mais atual do que nunca.

Fontes:

Arquivo Nacional. Juízo de Órfãos e Ausentes (ZN). Inventário. Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, 1857, n.º 375; caixa 493; galeria A.

Arquivo Nacional. Série Justiça, IJ⁶ 525. ALCOFORADO, J.P.G. O tráfico de africanos do ano de 1831 a 1853.

Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 09 de Maio de 1849.

Fundação Mario Peixoto. Atas da Câmara, livro 5.

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

The National Archives, UK. Foreign Office: Slave Trade Department and Successors, FO 84/222.

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

Referências Bibliográficas:

ABREU, Martha. *O caso do Bracuhy*. In: MATTOS, Hebe; SCHNOOR, Eduardo (Org.). *Resgate: uma janela para os oitocentos*. Rio de Janeiro: Top Books, p.165-195, 1995.

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *La traite négrière et l'unité nationale brésilienne*. In: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 66, n°244-245, 3e et 4e trimestres 1979. *Histoire et politologie en Amérique Latine*, sous la direction de Frédéric Mauro et François-Xavier Guerra, p. 395-419

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *Entrevista*. In: REGO, José Márcio & MORAES, José Geraldo V. de. *Conversa com historiadores brasileiros*. São Paulo: Ed. 34, 2002, p.239-261.

ARAÚJO, Caetano. *Liberal e Escravista: Joaquim Breves e a Revolução Constitucionalista de 1842 em São Paulo e Minas Gerais*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2016. (Trabalho apresentado ao PPGHIS como requisito para conclusão de estágio de pós-doutoramento na UFRJ)

BERUTE, Gabriel. *O tráfico negreiro no Rio Grande do Sul e as conjunturas do tráfico atlântico, c.1790-1830*. 5º ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. *Anais*. Porto Alegre, 2011.

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: Editora Expressão e Cultura, 1976.

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

BONDIM, Miriam. *História do desenvolvimento do povoado do Saco de Mangaratiba*. Mangaratiba: Fundação Mario Peixoto, 2012.

CAPELA, José. *Conde Ferreira & Cia. Traficantes de escravos*. Porto: Edições Afrontamento, 2012.

DEL PRIORI, Mary; SCHNOOR, Eduardo. *Fazenda Três Saltos: quando o Vale conta histórias*. Rio de Janeiro: Arte e Ensaio, 2014

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1978.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
Alcoforado como guia: os negócios negreiros no litoral do Vale do café (c.1831-c.1853)

FERREIRA, Roquinaldo. O Relatório Alcoforado. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 28, p.219-229, 1995.

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

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

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: EdUFF, 2013.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PESSOA, Thiago Campos. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 47, p. 43-78, 2013.

PESSOA, Thiago Campos. *A Indiscrição como Ofício: o complexo cafeeiro revisitado (c.1831-c.1888)*. Niterói: UFF, 2015 (Tese de Doutorado em História da UFF).

RODRIGUES, José Honório Rodrigues. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. 4ª ed. rev. Salvador: Corrupio, 2002