

CAMINHOS NEGROS: VIDA E TRABALHO DOS AFRICANOS LIVRES NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE MAGÉ A SAPUCAIA (C. 1836- C.1864)

DANIELA CARVALHO CAVALHEIRO*

Resumo: Os africanos livres formaram um grupo atípico na sociedade brasileira oitocentista. Fruto da lei de 1831, que aboliu o comércio de africanos e regulamentou a categoria no Brasil, eles não eram considerados escravos pelo sistema jurídico, tampouco viviam como livres. Sua força de trabalho foi empregada nos mais diversos serviços durante o século XIX. Aqui, exploramos a dinâmica de trabalho de tais africanos sob o jugo da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, que abria uma estrada entre as duas localidades, a fim de aprofundar o conhecimento sobre este grupo, entendido como uma das várias formas de trabalho não-livre existentes no século XIX.

Palavras-chave: africanos livres; estradas; trabalho compulsório.

Abstract: Liberated Africans were an atypical group in Brazil during the 19th century. They were not slaves, but neither did they live as free persons. Such a category was created after the passage of the law of 1831, which abolished the slave trade, to hold the ones captured inside illegal slave ships. Liberated Africans worked in the many different workplaces during the 19th century, such as hospitals, factories and schools. In this article, the focus is on the liberated Africans that worked for the *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*; a company that built a road between Magé and Sapucaia, in the outskirts of Rio de Janeiro. We want to deepen the knowledge about this category of people, which is known as one of the multiple forms of compulsory labor that existed during the Brazilian empire.

Keywords: Liberated Africans; roads; compulsory labor.

Artigo recebido em 24 de Novembro de 2013 e aprovado para publicação em 17 de Janeiro de 2014.

* Mestranda em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - PPHR/UFRRJ e bolsista CAPES, desenvolvendo o projeto *Africanos Livres no Brasil: tráfico ilegal, vidas tuteladas e experiências coletivas no século XIX*. Email: daniela.cavalheiro@gmail.com

As instituições e obras públicas foram o primeiro destino dado aos africanos livres para que cumprissem seu período de tutela. Eles foram uma parcela muito significativa da mão de obra de estabelecimentos como a Casa de Correção da Corte, a Fábrica de Pólvora da Estrella, a Fábrica de Ferro São João de Ipanema, o Hospital da Santa Casa de Misericórdia, a Companhia mineradora do Mato Grosso, a casa de instrução de indígenas no Amazonas, entre outras (RODRIGUES, 1998; MOREIRA, 2005; ARAUJO, 2009; MOURA, 2013). Conhecemos como se dava o trabalho destes africanos livres nestas instituições, sabemos, em grande parte, como eram suas relações nestes locais e como era a administração de seu tempo de serviço e relações de sociabilidade. Porém, ainda nos é bastante desconhecido o emprego de africanos livres nas obras de estradas de rodagem.

Durante o século XIX, foram abertas muitas estradas na província do Rio de Janeiro, tais como a Estrada Normal da Estrella, a Estrada de Mangaratiba, a Estrada de Nova Friburgo a Cantagallo, a Estrada de Catagallo a Macahé, entre outras. Estas estradas eram construídas por empresas que ganhavam concessões do governo para realizar tais trabalhos¹. Uma grande parcela destas empregou em sua mão-de-obra os africanos livres, cedidos a tais empresas pelo governo Imperial. Muitas dessas estradas estavam sendo construídas em locais afastados das autoridades responsáveis pelo trato com os africanos traficados e apreendidos, o que gerava uma dinâmica de trabalho e vida bastante diferente daqueles que se encontravam nas áreas urbanas. Beatriz Mamigoniam ressalta que o emprego de africanos livres em obras de fronteira ou em locais afastados dos centros urbanos serviria também a um propósito de controle (MAMIGONIAM, 2004). Dessa forma, durante todo o século XIX levar africanos livres para o interior seria, então, uma forma de mantê-los de certa forma longe das autoridades, o que geraria ainda mais autonomia dos concessionários e dirigentes de obras no trato com estes trabalhadores.

Entre essas estradas, estava a que foi construída entre Magé e Sapucaia, administrada pela *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*. Esta companhia foi criada em 1836. A estrada serviria para ligar as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, através dos municípios de Sapucaia e Mar de Espanha.

A Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia

Em 20 de junho de 1836, a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* foi

¹ Todos os Relatórios do Presidente de Província durante o governo Imperial tratam das aberturas de estradas. Analisando os relatórios dos anos de 1855 e 1864, percebemos que a maioria delas contou com a mão de obra de africanos livres.

oficialmente criada e o início das obras, autorizado. Seu trajeto deveria ser do Porto da Piedade, em Magé, até Sapucaia, finalizando em uma ponte a ser construída sobre o Rio Paraíba, nas proximidades de Mar de Espanha, hoje um município de Minas Gerais.

Pela lei nº 36 de 6 de maio de 1836 foi o governo autorizado para contractar com Francisco Leite Ribeiro a abertura de uma estrada, que conduzisse de Magé ao rio Parahyba, com direcção pelas proximidades do lugar denominado - Mar de Hespanha -, de maneira que prestasse commodo transito a carros, e seges, conservando-se sempre enchuta, e sem atoleiros, devendo ficar concluída dentro em 8 annos da data do contracto; gosando o empresario, em compensação de suas despezas, por si e seus successores, do privilegio de cobrar nas barreiras, que estabelecesse, cujo numero seria fixado no contracto, as taxas de passagem, que bem lhe parecesse exigir, pelo numero de annos, que no mesmo contracto se estipulasse, que nunca seria menor de 60, nem maior de 100; podendo só principiar esse cobrança depois que a estrada fosse declarada pelo governo de todo concluída, correndo d'essa época em diante o tempo do privilegio (PROVÍNCIA, 1846: 33).

Francisco Leite Ribeiro era, neste momento, um dos dirigentes da Companhia, juntamente com seu irmão, o Coronel Custódio Ferreira Leite (SEDLACEK, 2012: 29). Gustavo Sedlacek demonstra que os acionistas dessas companhias que dirigiam obras de abertura de estradas possuíam um poder muito grande na política local, o que lhes possibilitava a prorrogação de prazos, a captação de verbas, entre outros benefícios (SEDLACEK, 2012). Acreditamos que esse poder político também tenha influenciado a concessão de africanos livres para este tipo de obra.

Neste momento da pesquisa, ainda não sabemos exatamente quem foram os trabalhadores nesta estrada durante os primeiros anos de sua execução. Nessa década de 1830 e no início da década de 1840, os trabalhos começaram pelo melhoramento de uma estrada que já havia na região. Porém, o relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro nos diz que as obras da estrada começaram "sem plano, nem direcção de um engenheiro, e sem se terem feito convenientemente os importantes trabalhos de exploração na serra (...)" (SEDLACEK, 2012: 34). Isso teria feito com que não se obtivessem avanços na abertura da nova estrada. No mesmo relatório, somos informados, então, que os empresários que investiam na estrada recorreram à Assembleia Legislativa Provincial e, com isso, obtiveram a concessão de um aumento do prazo em dois anos. A estrada, que era para ser concluída em 1844, tem seu prazo prorrogado, então, para 1846. Além disso, os acionistas da estrada ganham nesse mesmo momento o direito aos lucros gerados por quatro loterias, a fim de custear parte dos trabalhos (SEDLACEK, 2012: 34).

Porém, estas medidas não foram suficientes. Em 1845, a Companhia alegava estar com graves problemas financeiros a ponto de dissolver-se e, por isso, recorreu ao governo. Os empresários pediam a autorização para estabelecer uma barreira no lugar

chamado Serra do Couto, através da qual a companhia arrecadaria dinheiro para o término das obras. Além disso, eles pediam uma nova prorrogação do prazo, alegando que não seriam capazes de terminar a estrada até o fim do ano de 1846. Sabemos que o prazo foi estendido, mas não sabemos qual foi a nova data limite estabelecida para a conclusão das obras.

Percebe-se até agora que os primeiros anos da companhia da estrada de Magé a Sapucaia foram bastante turbulentos. Em artigo do jornal *Diário do Rio de Janeiro* do dia 13 de setembro de 1847², um dos acionistas (que assina como *Um dos accionistas effectivos*) denuncia que a companhia não possui estatutos aprovados, tampouco faz a devida prestação de contas. Os estatutos da companhia só seriam aprovados em 1861³.

Com o início da década de 1850, a companhia conheceu dias melhores. Em 1855, depois de todo um desenrolar na Assembleia Legislativa, a companhia ganha a concessão para a administração do canal de Magé, no qual a empresa deveria realizar obras e melhoramentos para que nele navegassem vapores. Em troca, a companhia teria os direitos e os lucros sobre tais vapores durante trinta anos,

"como também todos aquellos favores que for autorizada a conceder a quasquer empresarios ou companhias que receberem estradas para nellas estabelecer empresa pública de transporte, podendo conceder o assentamento de trilhos de ferro para rodagem de carros puchados por animaes ou por outro qualquer motor, igualmente economico, desde a villa até a raiz da serra de Therezopolis"⁴

A concessão dada a esta companhia para a construção de uma ligação por estrada de ferro entre Magé e Teresópolis ficava restrita, contudo, às áreas onde a ferrovia do Barão de Mauá não passasse, pois esta possuía exclusividade garantida por lei⁵. Entretanto, a *Companhia de Magé* não realizou a construção de tal estrada de ferro, que ficou a cargo da companhia Estrada de Ferro Therezopolis (SEDLACEK, 2012).

O referido canal tinha como intenção a navegação entre a vila de Magé e a corte, e, de acordo com o *Almanak Laemmert* de 1855, ele dava franca navegação para faluas, barcos e lanchas, que entravam e saíam da vila carregados de sal e gêneros diversos, como café. O *Almanak* diz ainda que chegaram a passar cargas de 500 sacas de café por aquele canal⁶. A demanda para a construção deste canal existia desde 1843, quando os moradores da vila já sentiam a necessidade de uma via de comunicação entre o Rio Magé, o mar e a vila de mesmo nome, pois o rio possuía muitas obstruções em seu curso. O orçamento e a planta do

²Diário do Rio de Janeiro, doravante DRJ, edição de 13/09/1847, p. 2

³ Senado Federal, Decreto nº. 2.837 de 23 de Outubro de 1861. Disponível em <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=68775>. Acesso: 03/11/2013.

⁴ DRJ, edição de 07/10/1854, p. 1.

⁵ *Idem*, 04/09/1855 p. 2.

⁶ Almanak Laemmert, doravante AL. 1855, p. 103.

canal foram apresentados ao presidente de Província em 1853, quando as obras foram iniciadas. A planta e o plano de obras apresentados incluíam o canal, uma doca para servir de porto na vila, e equipamento para limpar o canal quando fosse necessário (PROVÍNCIA: 1853, 49).

O canal de Magé era alimentado exclusivamente pela água do mar, "e nas maiores vasantes [sic] conserva 6 1/2 palmos d'agua, sendo a sua largura de 74 palmos: termina a sua bacia na villa em distância do rio de 40 palmos" (PROVÍNCIA: 1853, 49). O Almanak nos diz ainda que este canal servia não somente aos moradores da vila, mas também àqueles vindos da província de Minas Gerais. Muitos deles provavelmente utilizaram a estrada de Magé a Sapucaia para chegar neste canal.

Trabalho e tutela na região de Magé

A década de 1850 era, portanto, um momento de prosperidade para a companhia: a concessão do canal de Magé levaria novos lucros para a empresa, demandando mais trabalhadores e serviços. Esta mesma década testemunhou a chegada dos africanos livres nas obras da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*. Cinquenta africanos e africanas foram recebidos no ano de 1851, outros 27 no ano de 1855 e mais quatro no ano de 1856, como mostra a tabela abaixo:

Relação dos africanos livres recebidos pela Cia da Estrada de Magé						
Nº	Chapas	Nome	Idade	Nação	Quando recebido	Observação
1		Pedro	33	Moçambique	23/06/1851	
2		Vicente	30	Moçambique	23/06/1851	
3	48	Athanasio	25	Quilimane	23/06/1851	
4	50	Aurelio	23	Macuia	23/06/1851	
5	132	Francisco	21	Quilimane	23/06/1851	
6	236	Marvin	23	Macuia	23/06/1851	
7	316	Rogério	22	Chuataria	23/06/1851	
8	325	Sancho	25	Chuataria	23/06/1851	
9	200	Julião	19	Chuataria	23/06/1851	
10	269	Nino	23	Chuataria	23/06/1851	
11	370	Valerio	22	Quilimane	23/06/1851	
12	466	Dorotheo	20	Quilimane	23/06/1851	
13	51	Claúdio	19	Cabinda	23/06/1851	
14	88	Cosme	21	Chuataria	23/06/1851	
15	114	Estacio	23	Quilimane	23/06/1851	
16	273	Onofre	25	Chuataria	23/06/1851	Faleceu dia 27/11/1851
17	423	Epifanio	23	Chuataria	23/06/1851	
18		Apolinario	45	Benguela	04/08/1851	

19		Apolinario	45	Congo	04/08/1851	
20		Vicente	45	Benguela	04/08/1851	
21		Briz	45	Congo	04/08/1851	
22		Adronico	35	Cabinda	04/08/1851	
23		Elias	33	Cabinda	04/08/1851	
24		Lino	30	Cabinda	04/08/1851	
25		Lodegero	-	Benguela	04/08/1851	Falecido em 26 de junho de [ilegível]
26		Angelo	30	Benguela	04/08/1851	
27		Porfiro	35	Benguela	04/08/1851	
28		Faustino	40	Benguela	04/08/1851	
29		Emigdio	25	Benguela	04/08/1851	
30		João	45	Benguela	04/08/1851	
31	67	Benevenuto	16	Congo	29/04/1851	
32	112	Desiderio	17	Congo	29/04/1851	
33	234	Marim	-	Congo	29/04/1851	Falecido em 07/04/1852
34	68	Bento	18	Congo	29/04/1851	
35	77	Bazilio	17	Congo	29/04/1851	
36	86	Celestino	17	Cabinda	29/04/1851	
37	137	Faustino	19	Congo	29/04/1851	
38	167	Frederico	-	Congo	29/04/1851	Falecido em 13 de abril de 1852
39	233	Marcolino	19	Congo	29/04/1851	
40	302	Roque	15	Congo	29/04/1851	
41	325	Thimotheo	24	Congo	29/04/1851	
42	366	Jovencio	11	Benguela	29/04/1851	
43	76	Eduardo	19	Loango	29/04/1851	
44	227	Mamedo	20	Moana	29/04/1851	
45	197	Julia	20	Congo	29/04/1851	
46	14	Fausta	20	Congo	29/04/1851	Tem uma cria de nome Antonio
47	2	Aguida	23	Congo	29/04/1851	
48	10	Aurelia	25	Cabinda	29/04/1851	
49	122	Galdina	20	Benguela	29/04/1851	
50	168	Michaela	16	Mussongo	29/04/1851	
51		Geremias	20	Moçambique	23/04/1855	
52		Diogo	20	Moçambique	23/04/1855	
53		Bartholomeo	18	Moçambique	23/04/1855	
54		Dionisio	20	Moçambique	23/04/1855	
55		Julio	17	Moçambique	23/04/1855	
56		Castor	22	Moçambique	23/04/1855	
57		Marcolino	24	Moçambique	23/04/1855	
58		Balbino	20	Moçambique	23/04/1855	
59		Geraldo	20	Moçambique	23/04/1855	
60		Malaquias	22	Moçambique	23/04/1855	
61		Roque	-	Moçambique	23/04/1855	Faleceu em 12/05/1856
62		Passo	26	Moçambique	23/04/1855	
63		Raimundo	19	Moçambique	23/04/1855	
64		Egídio	18	Congo	25/04/1855	

65		Sigismundo	17	Quilimane	25/04/1855	
66		Estanislao	26	Angola	25/04/1855	
67		Albina	24	Congo	25/04/1855	
68		-----	26	Congo	25/04/1855	Tem uma cria de nome Eva
69		Bibiana	24	Congo	25/04/1855	
70		Benta	22	Congo	25/04/1855	Tem uma cria
71		Bernardina	25	Cabinda	25/04/1855	
72		Florinda	24	Benguela	25/04/1855	Tem uma cria
73		Carolina	24	Benguela	25/04/1855	
74		Anna	23	Benguela	25/04/1855	
75		Cezarina	25	Benguela	25/04/1855	
76		Anna	38	Benguela	25/04/1855	Tem um filho Jacob
77		Maria	28	Monjolo	25/04/1855	Tem uma cria
78		Aniceto	35	Moçambique	10/01/1856	
79		Vicente	24	Moçambique	10/01/1856	
80		Honorio	28	Moana	10/01/1856	
81		Catherina	26	Rebola	10/01/1856	Tem uma cria de nome Miguel

Tabela 1. Fonte: APERJ. PP 0432, maço 02.

Esta tabela foi elaborada a partir de uma lista feita no dia cinco de julho de 1856, assinada por Henrique José Dias, que o faz como o administrador da estrada. Longe de acreditarmos que estes representam a totalidade dos africanos que foram empregados na estrada, aqui os tomaremos como uma amostra tanto da mão de obra utilizada pela companhia, tanto dos africanos traficados que foram utilizados em obras públicas. São 81 africanas e africanos que foram empregados nas atividades da estrada durante um período total de 13 anos. A partir dos dados expostos na tabela, cruzados com algumas outras fontes encontradas, podemos analisar alguns aspectos da vida destes africanos.

Acreditamos que este número de chapa se referia às latas que os africanos livres deveriam receber junto com sua carta de emancipação, logo após a apreensão no tráfico. Eles deveriam carregar esta lata em seus pescoços, com a referida carta em seu interior, para que pudessem ser identificados sempre que preciso por qualquer autoridade que julgasse necessário (RODRIGUES, 1998: 32). Nem todos eles possuem a identificação do número da chapa, porém ainda não podemos inferir nenhum significado para isso. Podemos apenas especular que aqueles africanos sem o dito número possam ter perdido suas cartas de emancipação, ou que elas tenham sido tiradas de seu poder em algum momento.

Passemos, então, à análise da composição dos africanos que se encontravam nas obras da estrada. Para tanto, os dividimos em cinco grupos, de acordo com o momento de sua chegada.

O primeiro grupo foi levado para as obras da estrada de Magé a Sapucaia em 29 de abril de 1851. Ele era composto por vinte pessoas, e apresentava uma distribuição por

sexo não muito uniforme: eram quatorze homens e seis mulheres. Suas idades variavam entre 11 e 24 anos para os homens, e entre 16 a 25 para as mulheres. O segundo grupo chegou em 23 de junho de 1851. Era composto de 17 africanos livres, todos homens, dos quais o mais jovem tinha 19 anos e o mais velho, 33. Já o terceiro grupo chega em quatro de agosto do mesmo ano, sendo formado por 13 homens e uma mulher, totalizando 14 africanos. Entre os homens, ressaltamos a idade um pouco mais alta: onze deles possuíam entre 30 e 45 anos. Apenas um tinha 25 anos, e outro não teve sua idade identificada, provavelmente por ter falecido antes da data da elaboração de tal lista. Além destes, havia ainda uma mulher, de 45 anos.

Em 1855, um novo grupo de africanos livres é levado para as obras da estrada. Dessa vez 27 deles chegam no mesmo dia, sendo 16 homens entre 17 e 26 anos, e 11 mulheres entre 23 e 38. Por fim, o último grupo do qual esta lista trata chegou em 1856, com quatro pessoas, sendo três homens entre 24 e 35 anos, e uma mulher com 26 anos.

Percebemos que a distribuição por sexo dos africanos livres da companhia estava em consonância com as perspectivas já apontadas tanto para o tráfico atlântico, quanto para a divisão sexual do trabalho. Durante todo o ano de 1851, dentre os 50 africanos levados para a construção da estrada, eram apenas sete mulheres enquanto os homens eram 43. Isso pode ser explicado se pensarmos na natureza mais pesada dos serviços de abertura de estradas que, no Brasil, eram feitos majoritariamente por homens jovens. Já em 1855 vemos que o número de mulheres aumentou de sete para dezoito, ou seja, um aumento de mais de 250%. Isto pode se dever ao final da construção do canal de Magé, ao qual já nos referimos anteriormente, que configuraria um posto de trabalho no qual as mulheres poderiam ser alocadas em maior número que os homens. Não temos maiores informações sobre como funcionava a barreira deste canal, mas talvez neste local existissem opções de serviços internos, ou até mesmo a possibilidade de estas mulheres trabalharem como quituteiras ou vendeiras, uma vez que era um local de passagem de muitas pessoas, como vimos. Sabemos que estes africanos estavam concedidos à companhia, mas veremos mais adiante que alguns deles tiveram seus serviços utilizados por particulares. Na verdade, não era incomum que os africanos livres trabalhassem em ocupações bastante distintas daquelas para as quais tinham sido designados em um primeiro momento, de maneira legal ou não, por vontade própria ou não (SILVA, 2007; FLORENCE, 2002).

É importante também ressaltar o caso da africana livre Fausta. Ela foi remetida para as obras da estrada em 29 de abril de 1851, portanto no primeiro grupo do qual temos notícias. Em 1856, por meio da lista acima, sabemos que o administrador da estrada declarou

que ela possuía "uma cria de nome Antonio"⁷. Não sabemos se este menino seu filho nasceu antes ou depois de Fausta se encontrar a serviço da companhia, porém, sabemos que ela teve uma filha em março de 1855, Firmina, que faleceu com cerca de um mês de vida. O administrador dos africanos livres da companhia declara ao Presidente da Província, em 17 de abril de 1855, que remeteu as certidões de nascimento e óbito de Firmina ao Chefe de Polícia⁸. Não sabemos quem era o pai de Firmina, nem quem eram seus padrinhos. Porém, o caso desta africana pode nos levar a pensar nas relações familiares que os africanos livres da companhia podem ter estabelecido, uma vez que as famílias de africanos livres têm sido objeto de recentes pesquisas (MOREIRA, 2005; REIS, 2007)

Além de Fausta, outras seis africanas confiadas à empresa tinham filhos. Não sabemos em que momento essas crianças nasceram, se durante o período de tutela de suas mães na companhia ou não. Porém, o destino dado à prole das africanas livres era muito incerto, o que faz com que, mesmo se soubéssemos se as crianças nasceram durante a tutela, isto não seria suficiente para concluir quais teriam sido seus destinos. Isabel Cristina Ferreira dos Reis demonstra que o governo imperial estabeleceu algumas diretrizes para o trato com estas crianças, que envolveriam a obrigação de arrematantes de africanas livres educarem algumas de suas crianças. Entretanto, a autora demonstra que esta política de fato não foi cumprida, ficando os filhos e filhas das africanas livres ao sabor das decisões dos concessionários de suas mães. Estes poderiam, em dado momento, receber instruções e aprendizados em ofícios, para que pudessem engrossar as fileiras de trabalho, e também poderiam sofrer exploração de sua mão de obra, sem nenhum tipo de educação formal ou profissional. Isabel dos Reis demonstra que os filhos das africanas livres cedidas à Santa Casa de Misericórdia da Bahia recebiam treinamentos em ofícios profissionais ou eram remetidos para o serviço em casas de pessoas que deles pudessem cuidar. Já no Colégio das Órfãs do Sagrado Coração de Jesus, também na Bahia, algumas dessas crianças eram admitidas para receber algum tipo de educação e também para serem empregadas nos serviços do hospital e da sacristia. Porém, para que isso se efetivasse, essas crianças seriam privadas do contato materno (REIS, 2012). Dessa forma, fica claro que não havia nenhum padrão de conduta para o trato com essas crianças, que acabavam entregues à própria sorte e às vontades dos concessionários de suas mães.

A distribuição étnica destes africanos também chama a atenção. Analisando o

⁷ Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, doravante APERJ, Fundo Presidente de Província, doravante FPP, notação 0432, maço 2.

⁸ *Idem*, notação 0529, maço 2.

grupo como um todo, sem fazer as divisões pela data de chegada como fizemos anteriormente, percebemos que, nas obras da estrada de Magé a Sapucaia, existiam no mínimo 31 africanos com origem na África Oriental (aqueles identificados como Moçambique, Chuatania, Quilimane e Macuia), correspondendo a 38,27% do total. Este é um percentual bastante elevado, levando em consideração que a região da África que mais enviava africanos para a província do Rio de Janeiro era a África Centro-Occidental.

Se considerarmos estes africanos divididos em cinco grupos de acordo com suas datas de chegada às obras, como fizemos anteriormente, a diferenciação entre África Oriental e África Centro-Occidental fica ainda mais marcante. O primeiro grupo, com 20 pessoas, e o terceiro, com 13, eram formados exclusivamente por nações correspondentes à região da África Centro-Occidental (Benguela, Congo, Loango, Mussongo, Moana e Cabinda). Já o segundo, que era composto por 17 homens, tinha 16 que tinham nações declaradas que pertenciam à região da África Oriental, mais especificamente Moçambique, Quilimane, Macuia e Chuatania, além de um Cabinda. Todos estes três grupos, como vimos, foram levados para a companhia em 1851. Mesmo tomando os 81 africanos em conjunto, chegamos a um número de 31 provenientes da África Oriental contra 50 da África Centro-Occidental, ou seja, 38,27%, o que é uma porcentagem bastante elevada. Entretanto, temos de levar em conta que os africanos livres que tinham como origem a África Centro-Occidental ainda eram maioria, representando 61,73% do total dos trabalhadores confiados à Cia. Magé Sapucaia nesse período.

Os africanos livres, ao serem remetidos para obras públicas, normalmente tinham duas origens distintas: a Casa de Correção, onde eles ficavam aguardando após a captura do navio ilegal no qual vieram, recebiam carta de emancipação e lá trabalhavam até serem arrematados por particulares ou alocados em instituições e obras públicas, ou a segunda opção, que era a transferência entre instituições⁹. Além disso, é importante lembrar que a partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz, o número de desembarques ilegais de africanos caiu bastante, o que diminuiu o número de africanos livres entrando no país. Dessa forma, entre muitas instituições se praticou a troca de mão de obra e a remessa de africanos livres de um local para o outro. Não sabemos qual a origem destas pessoas, se elas foram levadas

⁹ Para o trabalho dos africanos livres na Casa de Correção, ver: ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. *Cárcees imperiais: A Casa de Correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional do Império, 1830-1861*. Tese de Doutorado em História. Campinas, SP, Unicamp: 2009. Sobre a transferência dos africanos livres entre instituições, ver MAMIGONIAM, Beatriz Gallotti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002; MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005.

diretamente da Casa de Correção após algum desembarque, ou se elas vinham de outro posto de trabalho. Portanto, não temos como determinar uma causa específica para esta composição étnica diferenciada do grupo de africanos que foi remetido às obras de Magé em 23 de junho de 1851. O que sabemos é que estes 17 africanos formavam um grupo atípico na dinâmica da distribuição dos africanos em postos de trabalho na província do Rio de Janeiro¹⁰.

Os africanos livres, como vimos, viviam uma disfarçada escravidão. Apesar de a lei de 1831 determinar que o período de trabalho deveria servir a propósitos de instrução, o que se percebe é que na prática a exploração do trabalho era a regra. Dessa forma, percebemos que a dinâmica vivida por tais africanos livres era similar à escravidão, tanto nos estabelecimentos públicos quanto nos serviços prestados a particulares. Carlos Eduardo Araújo demonstra que, na Casa de Correção da Corte, local onde muitos dos africanos recém-capturados pela Comissão Mista aguardavam remessa para postos de trabalho, a vida era de uma disfarçada escravidão. Ele demonstra que os africanos livres viviam e trabalhavam neste complexo prisional, tendo um espaço destinado ao repouso diário que ficava abarrotado de trabalhadores, devido ao seu reduzido espaço e alto número de africanos livres, escravos e sentenciados que ali realizavam serviços (ARAÚJO, 2012). Alinnie Moreira demonstra que, na Fábrica de Pólvora da Estrela, os africanos livres conviviam com escravos e recebiam tratamento diário pior que o dado aos cativos, vivendo inclusive nas senzalas junto a eles (MOREIRA, 2005: 182). A vida em estabelecimentos como estes era dura, assim como a vida dos africanos livres que abriam as estradas. Mas gostaríamos de ressaltar que cabe pensar em algumas diferenças entre os trabalhadores das instituições e os das obras.

Nas instituições públicas, existiam locais próprios (ainda que insalubres e inadequados) para a moradia dos africanos. Vimos que na Casa de Correção havia um local de moradia, ainda que pequeno para a quantidade de trabalhadores, e na Fábrica da Estrela eles viviam em senzalas, junto aos escravos. Instituições precisam, por definição, de um local, uma sede, o que as diferencia de empresas que realizavam obras. A *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* poderia até possuir um local onde se realizavam as reuniões da administração, mas no local das obras não haveria, pois, lugar próprio designado para o trabalho, onde haveria um espaço para onde os trabalhadores compulsórios pudessem, ao final do dia, se dirigir. Na referida companhia, em 1852, os africanos encontravam-se em um depósito, que poderia ser também o local de moradia temporária destes. Conforme as obras da

¹⁰ Alinnie Moreira encontrou, para a Fábrica de Pólvora da Estrela, uma maioria de africanos livres vindos da África Centro-Occidental em *Liberdade Tutelada...*, *op. cit.* O mesmo encontrou Nielson Bezerra para a Estrada Normal da Estrela em *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clío, 2012.

estrada avançassem, seria necessário ou que este local mudasse a fim de deixar os africanos mais próximos de suas atividades, evitando que os trabalhadores se deslocassem por longas distâncias, a pé, para o trabalho. Também não excluimos aqui a possibilidade que, ao final do dia, muitos dormissem ao relento, para continuar os trabalhos no dia seguinte.

A regulamentação do trato com os africanos livres empregados em obras públicas data de 1842. Através de uma deliberação do Presidente de província, estes trabalhadores deveriam receber três vezes ao ano, nos meses de janeiro, maio e setembro, um par de calças e uma camisa de algodão; uma vez ao ano, no mês de abril, uma carapuça dobrada, um chapéu de palha pintado a óleo, uma manta grande, uma "esteira fornida", uma camisa "de bata boa", uma tigela de folha e uma colher de metal. Além disso, nos domingos e dias santos deveriam receber cem réis para seu uso¹¹. Entretanto, estas instruções nem sempre foram cumpridas, como nos mostram Beatriz Mamigonian e Alinnie Moreira (MAMIGONIAN, 2002; MOREIRA, 2005). Na Fábrica de Pólvora da Estrela, Moreira nos aponta que os africanos livres só tinham direito de receber roupas quatro meses após sua chegada, e mesmo assim não as recebiam novas, e sim depois de já usadas pelos escravos (MOREIRA, 2005). Porém, não se menciona em momento algum como seriam as acomodações que lhes deveriam ser reservadas nos postos de trabalho.

Os serviços dos africanos continuaram a ser utilizados durante toda a década de 1850 e parte da de 1860 pela *Companhia Estrada de Magé a Sapucaia*. Além dos 50 recebidos em 1851 (dos quais seis morreram), o Barão de São Gonçalo, agora presidente da companhia, solicita uma nova remessa de africanos livres em 30 de dezembro de 1854. Ele pede que lhe sejam remetidos 31 novos africanos, para que estes continuem os trabalhos daqueles que lá se encontravam anteriormente. O contrato assinado entre o barão e o governo provincial estabelecia a concessão dos serviços dos 31 africanos até 16 de julho de 1859, que seria quando o período de serviço dos primeiros africanos concedidos à companhia terminaria¹².

É interessante notar que o prazo da concessão dos serviços dos africanos é de apenas oito anos para aqueles que chegaram em 1851, e de apenas cinco anos para aqueles que chegavam em 1854, e não 14, como estabeleciam os termos de tutela dos africanos livres de uma maneira geral. Findo este prazo, eles seriam entregues de volta ao governo¹³. Não sabemos se estes africanos vinham de alguma outra instituição, já tendo cumprido algum

¹¹ APERJ. FPP 0735.

¹² APERJ. FPP 0432, maço 2

¹³ APERJ. FPP 0432, maço 2.

período de serviços, ou se eles seriam remetidos de volta às autoridades para terminar seu prazo de tutela. Se fosse o primeiro caso, a extensão da concessão do serviço de alguns destes africanos até 1864 fez com que estes tivessem sido tutelados por mais de 14 anos.

Além disso, este contrato estabelecia algumas das condições de vida que a empresa deveria providenciar para os africanos. Eles deveriam trabalhar única e exclusivamente nos serviços da companhia, que os deveria alimentar, vestir e cuidar de suas enfermidades, em conformidade com as deliberações do Presidente de Província que vimos acima. O contrato dizia, também, que a empresa deveria comunicar todos os meses à presidência da Província o estado no qual se encontravam os africanos. Encontramos alguns destes comunicados, mas até o momento nenhum deles foi muito revelador sobre o real estado em que se encontravam os africanos livres. Se estas condições foram ou não cumpridas, ainda não temos fontes para nos apoiar e fazer uma afirmação. Porém, se levarmos em conta que em nenhum estabelecimento se proporcionavam boas condições de vida para estes africanos, não julgamos impossível imaginar que a companhia não agia de maneira diferente.

Quatro meses após o pedido do Barão de São Gonçalo, portanto em abril de 1855, 27 africanos foram remetidos à companhia, como podemos ver na tabela. Entretanto, estes ainda não eram suficientes, e por isso o Barão fez nova solicitação em 20 de dezembro de 1855, que fez com que a última remessa dos africanos que vimos na tabela anterior fosse enviada para a companhia.

Os africanos livres eram considerados mercadoria barata (FLORENCE, 2002). A própria opinião pública o considerava "a coisa mais captiva"¹⁴. A sua inserção na dinâmica de trabalho do mundo oitocentista teve neste fato um de seus norteadores, pois, na maioria das vezes, era mais vantajoso utilizar africanos livres do que escravos. A proibição do tráfico atlântico, em 1850 foi um dos fatores para o progressivo encarecimento do preço dos cativos, contribuindo para uma procura cada vez maior pelo direito de ser concessionário de africanos livres. Dessa forma, observamos que o interesse do Barão de São Gonçalo e dos outros administradores e acionistas da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* em utilizar os serviços deste tipo de trabalhadores não era um caso isolado, muito menos se dava sem motivo. Esta estrada, como muitas outras, foi construída com o trabalho destas pessoas que viviam uma disfarçada escravidão.

Em 1860, a presidência da província ordena a retirada dos africanos livres que se encontravam sob a tutela da empresa, alegando que o prazo estabelecido para o fim do

¹⁴ Jornal *Marmota Fluminense*, 27 de dezembro de 1853, p. 4.

contrato de cessão dos africanos já havia acabado e

não havendo motivo que possa justificar a prorrogação de semelhante concessão porque ligando os ditos africanos a trabalhos particulares por tempo muito dilatado longe das vistas do governo não poderia este eficazmente garantir-os em suas liberdades, e nem prover sobre as necessidades desses individuos confiados à sua tutela; e convindo arredar toda a possibilidade de ser illudida a protecção das Leis em favor da liberdade dos ditos Africanos, e convertida em verdadeira escravidão¹⁵

Neste ano de 1860, a companhia tinha o direito sobre os serviços de 79 africanos (PROVÍNCIA, 1864: 29). Perder esta mão de obra pode ter representado, então, uma mudança grande na dinâmica da empresa. Sabemos que a partir da década de 1870 a companhia utilizava mão de obra escrava¹⁶. Ainda não podemos afirmar nada em relação a isto, mas talvez, com a saída dos africanos livres, já tenham sido os escravos que os substituíram.

A década de 1850 foi o período do auge da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*. Foi o período em que ela teve maiores rendas, concessões e auxílios do poder público (SEDLACEK, 2012). Talvez isso sirva em parte para entender a demanda por africanos livres que ocorreu naquele momento. Naquela década, no auge da lucratividade da companhia, receber um contingente elevado de africanos livres poderia também ser sinônimo de prestígio com o governo. Mamigonian ressalta que, ao contrário dos escravos, que eram comprados por aqueles que possuíam maiores condições econômicas de assim o fazer, os africanos livres eram cedidos às pessoas de maior prestígio dentro da sociedade (MAMIGONIAN, 2004). A autora utiliza este argumento para se referir aos arrematantes particulares, porém, talvez o mesmo tenha valido para companhias como a que analisamos. Estas eram administradas por homens de grande influência na Corte, o que com certeza lhes garantia bons contatos e vantagens. Não seria surpreendente que isto tivesse influenciado na cessão e manutenção dos africanos livres, mesmo depois de findo o prazo que o contrato inicial estabelecia.

O caso é que, mesmo com o pedido de retirada dos africanos feito em 1860, nem todos são remetidos à Diretoria de Obras Públicas. Alguns continuam cedidos à empresa. O relatório do Presidente de Província de 1862 nos mostra que naquele momento estava sendo construído o atalho da Serra do Capim e, por isso, alguns africanos foram deixados como um auxílio para a construção de estrada (PROVÍNCIA, 1862: 75). Em março de 1860, foi declarado que existiam 79 africanos cedidos à empresa; em julho de 1862 esse número caiu

¹⁵ APERJ. FPP 0822

¹⁶ DRJ, 14/04/1874, p. 2.

para 28 que se mantiveram lá até 1864, quando se declaram concluídos os trabalhos da estrada (PROVÍNCIA, 1864: 29). Esses 28 africanos receberam cartas de emancipação final em 1864, como mostra a tabela a seguir.

Africanos livres concedidos à <i>Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia</i> e que receberam carta de emancipação em 1864			
Nome	Idade presumida	Nação	Data
Athanasio	29	Quilimane	24/11/1864
Andronico	36	Cabinda	24/11/1864
Angelo	34	Benguela	24/11/1864
Benvenuto	23	Congo	24/11/1864
Bento	28	Congo	23/11/1864
Basilio	24	Congo	23/11/1864
Bartholomeu	28	Moçambique	23/11/1864
Balbino	29	Moçambique	23/11/1864
Cosme	28	Chuatana	23/11/1864
Celestino	24	Cabinda	23/11/1864
Constancio	30	Moçambique	23/11/1864
Dorotheo	26	Quilimane	23/11/1864
Diogo	29	Moçambique	23/11/1864
Dionysio	29	Moçambique	23/11/1864
Estacio	27	Quilimane	22/11/1864
Epifanio	27	Chuatana	22/11/1864
Ellias	36	Cabinda	22/11/1864
Emídio	32	Benguela	22/11/1864
Eduardo	24	Loanda	22/11/1864
Faustino	45	Benguela	22/11/1864
Geraldo	29	Moçambique	22/11/1864
Jeremias	29	Moçambique	22/11/1864
Marim	25	Muana	21/11/1864
Marcolino	28	Congo	22/11/1864
Marcolino	32	Moçambique	21/11/1864
Themotheo	30	Congo	21/11/1864
Vicente	32	Moçambique	21/11/1864
Valerio	30	Quilimane	21/11/1864

Tabela 3. Fonte: APERJ. PP 0432, maço 02.

Entre essas 28 pessoas, apenas três não figuram na lista dos 81 africanos recebidos entre 1851 e 1856: Constancio, nação Moçambique, Eduardo, nação Loanda e Marim, nação Muana. Dos 51 africanos que deixaram a companhia entre 1860 e 1862 não temos maiores informações. Sabemos apenas que 48 deles haviam sido remetidos para a diretoria de obras públicas da província, um havia fugido e sobre os outros dois não havia notícia.

Após quase dez anos de serviço abrindo estradas, construindo pontes e canais, estes africanos ganharam a liberdade. A emancipação final não garantia, porém, liberdade

total. Como vimos anteriormente, todos os africanos livres deveriam manter as autoridades informadas sobre seus locais de vida e ocupação mesmo após a emancipação. Isso servia a um propósito de controle perpetuado pelo governo imperial sobre a população negra no século XIX, que resvalava entre outras coisas em questões ligadas à ideia de nação e povo brasileiro (MAMIGONIAN, 2004).

As experiências de trabalho, bem como as de travessia do Atlântico, serviam muitas vezes como elos entre os africanos traficados (MINTZ & PRICE, 2003; SLENES, 1998; RODRIGUES, 1998; MOREIRA, 2005). Dessa forma, este período de trabalho compulsório juntos pode ter criado laços de sociabilidade que poderiam facilitar a adaptação na vida cotidiana e no trabalho fora da Companhia.

Nesse momento final da presença de africanos livres na estrada de Magé, percebemos que este era um grupo formado apenas por homens. As poucas mulheres que lá existiam já haviam sido transferidas, provavelmente para as Casas de Caridade da Província, destino recomendado para elas pela administração provincial quando ordena a retirada dos africanos livres da companhia¹⁷. Porém, em 1864, quando estes africanos recebem sua emancipação final, as africanas que já haviam sido retiradas da empresa também a ganham. Acreditamos que não seria errado supor que, caso algum laço mais forte de parentesco ou amizade tenha sido criado entre algum desses homens e alguma dessas mulheres, eles possam ter tentado se reencontrar e reunir depois de conquistada a liberdade. Não era algo estranho à realidade que africanos livres cedidos a concessionários diferentes se comunicassem de alguma forma e se reencontrassem¹⁸.

Entendemos os africanos livres como pessoas dotadas de capacidade de ação e escolha, que agem de acordo com suas experiências adquiridas ao longo da vida de forma a dar sentido próprio à sua realidade. Isto nos abre a possibilidade de pensar nas escolhas destes indivíduos como algo que afeta a sociedade como um todo, em maior ou menor grau, fazendo parte de um processo social amplo, que se relaciona com o desenrolar da vida política e econômica do país.

Dessa forma, acreditamos que os africanos livres carregavam consigo a compreensão de que eram parte de um grupo distinto na sociedade (FLORENCE, 2002;

¹⁷ APERJ. PP 0822.

¹⁸ Alinnie Moreira demonstra o caso de um casal de africanos livres que é separado por conta da concessão para instituições diferentes, que pleitearam uma ação na justiça para que pudesse ficar no mesmo local de trabalho MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade Tutelada... op. cit.* Já Beatriz Mamigonian demonstra laços entre africanos livres que se mantém mesmo com uma transferência entre a Bahia e o Rio de Janeiro: MAMIGONIAM, Beatriz Gallotti. *Do que o Preto Mina é capaz?....* Robert Slenes foi o primeiro a demonstrar o quanto essas associações e parcerias entre africanos era recorrente no Brasil oitocentista. SLENES, Robert. *Malungu, ngoma vem!...*

MAMIGONIAN, 2002). Estas pessoas possuíam legalidade dúbia, sendo na teoria homens e mulheres livres, mas na prática experimentando o trabalho compulsório. Porém, ainda assim sabiam que podiam requerer a liberdade após o final de seu tempo de tutela. Esse campo jurídico constituía, então, não apenas um instrumento de dominação e subjugação, mas também uma esfera de disputas e lutas pela liberdade. A lei de 1831 se constituía, então, como um campo de ação para os africanos livres. Era nos termos dela que eles pleiteavam sua liberdade após o período de tutela de 14 anos, era através dela que eles sabiam quais eram suas obrigações e direitos e, principalmente, foi através dela que muitos desses africanos conseguiram algum tipo de mudança em suas condições de vida. Mais do que apenas a lei, a liberdade concedida aos africanos livres por tal lei era um terreno de disputas. Dessa forma, percebemos que os africanos livres se tornam representativos da estrutura escravista brasileira, pois são frutos de uma lei que foi cumprida de acordo com as vontades e vicissitudes da classe dominante e se tornam “escravos” para alimentar a economia, mesmo isso sendo contra a lei.

A forma como o trabalho dos africanos livres foi implementado não pode ser considerada como trabalho livre, mas tampouco pode ser qualificada como escravidão, não nos termos legais. Eles compunham uma categoria legal em separado, e um grupo peculiar de trabalhadores forçados. Acreditamos que conhecer a experiência de trabalho dos africanos livres ajudará na compreensão da diversidade de formas de trabalho coexistentes no século XIX e projetos de nação no Brasil, sendo a figura dos africanos livres uma das nuances que se encontram no interior desse processo.

Referências bibliográficas

ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. *Cárceres imperiais: A Casa de Correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional do Império, 1830-1861*. Tese de Doutorado em História. Campinas, SP, Unicamp: 2009.

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, Expressão e Cultura; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

BEZERRA, Nielson Rosa. *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clio, 2012.

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

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

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Do que o Preto Mina é Capaz: etnia e resistência entre africanos livres. *Afro-Ásia*, 24, pp.71-95, 2000.

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

_____. Revisitando a "transição para o trabalho livre": a experiência dos africanos livres. in: FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp.389-412.

MOURA, Zilda Alves de. Africanos livres no Mato Grosso: experiências familiares e trabalho. *Anais do 6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, UFSC. Maio de 2013.

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

PROVÍNCIA, Relatórios do Presidente da. Disponível em: http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro.

REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. *A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888*. Tese de Doutorado em História. Campinas, UNICAMP: 2007.

RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. *História Social*, Campinas, nº 4/5, pp. 29-42, 1997/1998.

_____. *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.

SEDLACEK, Guilherme Babo. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do*

encilhamento *em meio à política republicana fluminense (1890-1895)*. Dissertação de Mestrado em História, Rio de Janeiro, RJ, UFF, 2012.

SILVA, Maciel Henrique. Uma africana “livre” e a “corrupção dos costumes”: Pernambuco (1830-1844), in: *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 123-160, Jan-Dez. 2007.

SLENES, Robert W. Malungu, ngoma vem! África coberta e descoberta do Brasil. *Revista USP*, São Paulo, vol. 12, pp. 48-67. 1992.