



**Africanos livres
do
Estabelecimento
Naval do Itapura
e Colônia Militar
(1858-1872)**

**Jéssica de Freitas e
Gonzaga da Silva¹**

**Liberated africans
from the Itapura
Naval and Military
Settlement (1858-1872)**

<http://dx.doi.org/10.12660/rm.v9n15.2018.76852>

¹Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas. Atualmente, é pesquisadora da Fundação Casa Rui Barbosa. E-mail: jehchasez@gmail.com

Resumo:

O artigo almeja apresentar o papel desempenhado pela Armada Imperial no tocante à adoção da escravização ilegal e como a Instituição atuou nas negociações de emancipação dos Africanos Livres no Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar por meio de políticas de concessão de alforria conduzidas pelo Capitão-Tenente, Antonio Mariano de Azevedo, Diretor de Itapura.

Palavras-chave: Africanos livres, Armada Imperial, Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar.

Abstract:

The article aims to present the role played by the Imperial Navy in relation to the adoption of illegal enslavement and how the Institution acted in the negotiations for the emancipation of Free Africans in the Itapura Naval Establishment and Military Colony through the granting of manumission policies conducted by Captain-Lieutenant, Antonio Mariano de Azevedo, Director of Itapura.

Key words: Liberated Africans, Imperial Armada, Itapura Naval and Military Settlement.

Introdução

Em maio de 2018, completou-se mais uma efeméride da abolição da escravidão no Brasil (1888): 130 anos. É uma oportunidade para debates historiográficos sobre temas tangenciais: escravidão, liberdade, raça, pós-abolição, trazendo outras perspectivas teóricas e metodológicas. E assim, a partir da longa duração, buscar compreender o impacto do trabalho compulsório negro na formação do Estado brasileiro e os óbices sociais provocados, por conseguinte.

Nesse sentido, é pertinente rever a história naval a fim de verificar como esse campo historiográfico abordou questões concernentes à escravidão. Afinal, a Marinha Imperial foi importante instituição militar do Império do Brasil, sendo inclusive responsável por ações políticas e militares capazes de assegurar os interesses nacionais e fortalecer o Estado cuja formação detinha como alicerce a manutenção do sistema escravista.

Ao revisarmos a historiografia naval brasileira, destacamos os seguintes assuntos: 1. Pesquisa acerca da mão de obra negra durante o processo de formação e estruturação da Esquadra (1822-1831), 2. Estudo sobre a Divisão Naval do Leste composta por navios da marinha brasileira sediados em Cabinda com o objetivo de assegurar o tráfico de escravos entre 1827 até 1831¹. Além disso, verifica-se nos trabalhos acerca do processo de modernização da Armada Imperial e da atuação militar nas guerras do Prata (1825-1864), referências ao papel da instituição ao combate ao tráfico ilícito de escravos na costa, a partir de 1850² e como essa missão era imperativa para o desenvolvimento tecnológico da Marinha de Guerra. Na produção recente acerca da Guerra do Paraguai (1864-1870), a temática sobre o recrutamento dos voluntários da pátria, em sua maioria homens negros para Marinha Imperial é recorrente³. É preciso reconhecer que os debates que envolvem raça, eugenia, trabalho compulsório, recrutamento de negros, inclusive na longa duração, são verticalizados, tão somente a partir da análise sobre a Revolta da Chibata (1910)⁴.

Pode-se afirmar que a escrita da história naval rompeu com a história-batalha, buscando um diálogo com a história social. Seus objetos devem ser pesquisados não só pelo aspecto militar, mas também, devem ser “compreendidos dentro de um contexto político e

¹ GUIZELIN, Gilberto da Silva. ARIAS NETO, José Miguel. Negro na Marinha de Guerra do Brasil. In: *Revista Afrotitudenas*. Londrina: v. 1, pp. 1-8, 2006. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África. In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro, v. 6, nº 11, pp. 102-107, dez. 2010.

² GAMA, Edina Laura Nogueira da. *A Marinha Imperial e sua ação contra Rosas e Oribe (1850-1852)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2001. (monografia da pós-graduação em História Militar).

³ MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2015; IZECKSOHN, Vitor. *O cerne da discórdia: A Guerra do Paraguai e o Núcleo Profissional do Exército Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1997.

⁴ NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A Ressaca da Marujada*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999; ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional (1867-1910)*. 385 f. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001; CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. *Disciplina na Armada Imperial a partir da corveta Trajano: as diferentes punições aplicadas aos subordinados (1873-1879)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013 (dissertação de mestrado).

social mais amplo, com uma extensão de outras abordagens, domínios e dimensões que lhe servem de referência teórica e metodológica” (ALMEIDA, 2012, p. 5).

Partindo desse pressuposto interdisciplinar, o objetivo do artigo é contribuir com subsídios acerca da atuação da Armada Imperial no tocante ao emprego da escravização ilegal, a partir do estudo de caso do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar. Na primeira parte do artigo, pretendemos discutir a adoção da mão de obra de homens e mulheres que desembarcaram no Brasil, após a Lei de 1831 que previa a abolição do tráfico de escravos, denominados africanos livres. Inclusive, como um instrumento do Estado para manutenção do sistema escravocrata no Brasil. Em seguida, mediante interpretação crítica do *corpus documental* Coleção Documentos Navais, custodiada pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), o objetivo é apresentar nas negociações de emancipação por meio de políticas de concessão de alforria conduzidas pelo Capitão-Tenente, Antonio Mariano de Azevedo, Diretor de Itapura. O acervo é composto pela documentação produzida pela Marinha de Guerra entre 1808 e 1889, no qual destacamos, além dos relatórios administrativos, correspondências dos comandantes das organizações militares com os respectivos Ministros da Marinha. A análise documental contribui para reunião de fontes que representam sinais, pistas e indícios de um passado histórico. Carlo Ginzburg explica que esses fragmentos podem ser relacionados a partir de um paradigma investigativo baseado na experiência em análise e interpretação crítica das fontes para construção de um conhecimento histórico (GINZBURG, 1989). Justificamos a escolha dessa organização, pois foi a única colônia militar sob tutela da Marinha Imperial, sendo de sua responsabilidade coordenar os planos estratégicos, a economia e as relações sociais.

A escravidão e a formação do Estado nacional: os africanos livres

É irrefutável a relevância da mão de obra compulsória negra no processo de formação de uma sociedade escravista no Brasil. Apesar da conquista da autonomia política, em 1822, o Estado brasileiro foi erguido sob um projeto político, liderado pela oligarquia, baseado na manutenção da ordem e da estrutura de produção latifundiária, escravista, exportadora de produtos tropicais (COSTA, 1999, p. 58)⁵.

Embora a Assembleia Nacional Geral, Constituinte e Legislativa do Império do Brasil, convocada em 1823, estivesse baseada nos princípios do liberalismo, verifica-se restrições aos ideais de igualdade, liberdade e soberania do povo (Ibidem, p. 31). Inclusive, deixou evidente que não havia oposição entre o liberalismo e o emprego da mão de obra escrava. O projeto de Constituição brasileira foi debatido, visando um horizonte de expectativa marcado pela manutenção do tráfico negreiro transatlântico. Os constituintes estabeleceram a diferença entre nacionalidade e cidadania, discriminando os ex-escravos nascidos no Brasil dos africanos libertos. Dessa forma, os brasileiros (homens livres habitantes do Brasil; os

⁵ Ver também: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Vida Privada e ordem no Império. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. NOVAIS, Fernando A. *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, v.2.

14 Africanos livres do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar (1858-1872)

portugueses residentes antes de 12 de outubro de 1821 e os escravos que obtiverem carta de alforria) teriam seus direitos civis assegurados, tais como direito à propriedade, segurança e liberdade pessoal assegurados. Em contrapartida, os direitos políticos, o exercício da cidadania por meio de participação do processo eleitoral, poderiam ser praticados somente pelo cidadão brasileiro, detentor de liberdade e rendimento líquido igual ou superior a 150 alqueires de farinha de mandioca (BERBERL; MARQUESE, 2005, pp. 30-31).

Essas questões debatidas e colocadas no projeto foram acatadas e asseguradas pela Constituição outorgada em 1824 por D. Pedro I (1798-1834), apenas com uma exceção: manteve a restrição do direito de cidadania aos libertos africanos previstos anteriormente (Ibidem, p. 32). É relevante observar que os debates sobre projetos de Estado foram marcados pelo silêncio acerca da escravidão e do tráfico de escravos, demonstrando a distância entre a fundamentação jurídica do Estado e a realidade social. Enquanto a Constituição assegurava igualdade a todos perante a Lei e a liberdade individual, a maioria da população encontrava-se sob regime escravocrata, desclassificados como cidadão. De acordo com Márcia Regina Berbel e Rafael de Bivar Marquese, a Constituição de 1824 foi um instrumento jurídico que auxiliou na manutenção da escravidão no país:

A ausência de referências ao tráfico na Carta de 1824, por exemplo, foi um elemento importante para que o negócio continuasse a funcionar e crescer na ilegalidade após 1831, atingindo seu pico máximo na década de 1840. Como expressão da vitória dos interesses escravistas no Império do Brasil, o completo silêncio da Constituição a respeito do tráfico negreiro transatlântico (...) deram vasta sustentação institucional à escravidão negra, sancionando-a sem quaisquer questionamento (Ibidem, p. 34).

Enquanto o Estado erguia-se sob a legalização jurídica da escravidão, a Coroa Britânica exercia pressões⁶ para suspensão do tráfico de escravos. Em 1831, o Governo Imperial aprovou o projeto de lei de proibição do tráfico, estabelecendo os seguintes objetivos: “Declarar livres todos os escravos vindos de fora do Império e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos” (GRINBERG; MAMIGONIAN, 2018, p. 286). De acordo com a Lei, os africanos deveriam obter a emancipação e retornar à África, proibindo o desembarque nos portos brasileiros e impondo multa àqueles que desobedecessem à ordem. Por consequência, os homens, mulheres e crianças apreendidas eram renomeadas como africanos livres. A nomenclatura foi “cunhada para designar apenas os africanos legalmente apreendidos nos esforços de repressão ao tráfico e entregues à tutela do governo imperial” (BERTIN, 2006, p. 14).

⁶ Durante o processo de consolidação da Independência do Brasil, a Inglaterra foi responsável por mediar as negociações com a antiga metrópole Portugal. Em 26 de agosto de 1826, foi assinado o tratado que estabeleceu o reconhecimento da soberania brasileira, mediante pagamento de compensação de dois milhões de libras a Portugal. Em seguida, a Inglaterra utilizou seus serviços prestados como barganha e exigiu a abolição do tráfico para também reconhecer a Independência brasileira e obter um tratado de amizade e comércio vantajoso (BETHELL, 2004, pp. 227-228).

Embora a Lei promulgada estabelecesse o dever das autoridades judiciais brasileiras a emitirem as cartas de emancipação e o retorno imediato à África, foi acordado que os africanos livres cumprissem trabalho compulsório obrigatório enquanto não ocorresse o traslado. É importante ressaltar que membros da oligarquia e o Parlamento brasileiro promoveram ações, como a falsificação de documentos e a execução de tráfico ilícito, para impedir a liberdade desses indivíduos e rejeitar a aplicação da Lei de 1831. Conforme explicam Keila Grinberg e Beatriz Gallotti Mamigonian: “a reconstituição dos sucessivos acordos para tornar a lei de 1831 ineficaz revela a conivência do Estado imperial com o contrabando e a escravização ilegal no Brasil oitocentista, e desfaz a narrativa de uma busca gradual e consensual da abolição da escravidão” (2018, p. 291).

Entre 1835 e 1850, período marcado pela formação do núcleo do partido político conservador⁷, a (re)abertura do tráfico na ilegalidade estava relacionada ao cumprimento dos interesses dessa elite política mediante a força do discurso político nas instituições do Estado e das reformas no sistema judicial do país. A interpretação do Ato Adicional (1838-1840) e a reforma do Código Criminal e o Código de Processo Criminal⁸ foram ações que constituíram a “política do contrabando negreiro” (PARRON, 2011, p. 113). Isto posto, a execução da lei de 1831 sofreu obstrução e, por conseguinte, os africanos livres foram cerceados dos meios legais de reivindicação por liberdade. Conforme explica o historiador Tamis Peixoto Parron: “por meio do Parlamento, os estadistas criaram um ambiente institucional estável o suficiente para atrelar o país ao mercado mundial e, ao mesmo tempo, enfrentar o abolicionismo internacionalista, o antiescravismo doméstico e as revoltas escravas” (Ibidem, p. 262). Durante esse período, verifica-se a entrada de 800 mil pessoas no país por meio do tráfico ilegal e a existência de 11 mil africanos livres (homens, mulheres e crianças) (MAMIGONIAN, 2018, p. 71).

Sob determinação do Ministério da Justiça, os africanos livres cumpriram serviços às instituições brasileiras ou às pessoas físicas em troca de assistência, alojamento, alimentação e vestuário. Deste modo, viveram em diversas regiões do Brasil, trabalhando em obras públicas e projetos estratégicos que visavam à integração do território e o fortalecimento do Estado (MAMIGONIAN, 2017, pp. 302-304). No Rio de Janeiro, grupos foram designados para a Casa de Correção, Colégio Pedro II, Museu Nacional, Arsenal de Guerra, Arsenal de Marinha, Hospital da Ordem Terceira do Carmo e Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Em São Paulo, os africanos livres atuaram em diversos locais, tais como: Jardim Público, estrada de Cubatão e a Fábrica de Ferro São João de Ipanema. Fundada em Sorocaba (1811), o corpo de trabalhadores era formado por homens livres e

⁷ O projeto de fortalecimento do Estado foi liderado pelo grupo conservador denominado Saquarema, constituída pelos políticos conservadores Joaquim José Rodrigues Torres (1802 – 1872), Paulino Soares de Souza (1807-1866) e Eusébio de Queirós (1812-1868), classe senhorial que estabeleceu uma relação com esse processo propiciado “pela intervenção consciente e deliberada de uma determinada força social, a qual se força a si própria como dirigente no movimento dessa intervenção: os Saquaremas” (MATTOS, 2011, p. 15).

⁸ A Lei de Interpretação do Ato Adicional (1840) que enfraqueceu a autonomia das províncias, restabelecimento do Conselho de Estado, a despeito de não ser nos moldes do que houvera no Primeiro Reinado, dotou o Governo Imperial de órgão de cúpula política. A Reforma do Código do Processo (1841) permitiu a centralização das estruturas judiciárias e da polícia.

16 Africanos livres do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar (1858-1872)

escravos. A partir de 1834, africanos livres tornaram-se maioria, chegando a 104 trabalhadores em 1840 (RODRIGUES, 1998, pp. 04-11). No interior do país, foram também empregados na Sociedade de Mineração do Mato Grosso, estrada do Alto-Paraguai-Diamantino e na Companhia de Navegação a Vapor e Comércio do Amazonas do barão de Mauá (1813-1889).

A concessão de africanos livres aos membros da elite brasileira era uma estratégia política, “uma moeda de troca na fase de fortalecimento do poder central” (MAMIGONIAN, 2017, p. 74). Ao trabalharem para pessoas físicas assumiam o serviço doméstico ou atuavam de forma semelhante ao escravo de ganho.

Em 1850, após a promulgação da Lei Eusébio de Queiroz que determinou a abolição do tráfico de escravos, o Ministério da Justiça aprovou a proibição à concessão de africanos livres a terceiros e a emancipação daqueles que tivesse servidos por quatorze anos às pessoas físicas. Essa medida contribuiu para o incentivo à deportação dos indivíduos que entraram no Brasil pelo tráfico ilegal. Por outro lado, nas obras públicas que visavam à modernização do país, o governo imperial permaneceu empregando os africanos livres, justificando a escassez de mão de obra para essas atividades. Verifiquemos o caso do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar.

O estabelecimento naval do Itapura e colônia militar

Na história das relações diplomáticas entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, o biênio 1857-1858 marcou o acirramento do conflito político e a iminência de guerra. O Estado Imperial assumiu uma postura belicosa, considerando o emprego da violência um meio de solucionar o bloqueio à livre navegação brasileira no rio Paraguai e a disputa pelo território fronteiro da província de Mato Grosso.

A percepção de ameaça paraguaia por setores do Estado brasileiro⁹ justificou a mobilização do Ministério da Marinha para preparar a força naval para defesa do território fronteiro da província de Mato Grosso e a guerra fluvial contra a República do Paraguai¹⁰. Para integração da província do Mato Grosso ao país, utilizando somente de um percurso em território brasileiro, a fim de retirar a região da dependência da rota internacional. Em caso de guerra, o Ministro da Marinha propôs ao Governo Imperial retomar a navegação fluvial do alto Paraná e os rios interiores do Mato Grosso, a partir da criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar (SILVA, 2017, p. 185).

É necessário explicar o papel das colônias militares como um projeto de fortalecimento do Estado, cujo objetivo era a defesa das fronteiras e a manutenção da

⁹ Ver o discurso do Conselheiro de Estado Visconde do Uruguai. In: BRASIL, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, *O Conselho de Estado e a Política Externa do Império: Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros: 1858-1863*. Brasília, FUNAG, 2005, p.12.

¹⁰ Ver: MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados por José Antônio Saraiva*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1858.

integridade territorial do país (RODRIGUES; SILVA, 2017, p. 65). No Império do Brasil, entre 1840 e 1882, foram fundadas 27 colônias militares¹¹, de acordo com o modelo das colônias europeias criadas na Rússia e no Império Austro-Húngaro. Essas colônias estavam sob comando do Ministério da Guerra e, a partir de 1860, em conjunto com o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Cada colônia detinha uma função específica, de acordo com as necessidades de cada província brasileira. De forma geral, era um meio de ocupar as fronteiras em litígio, defendendo a soberania brasileira com indivíduos que detinham o poder da força; ocupar regiões inóspitas, impedindo a formação de quilombos, caça de criminosos; promover a expansão agrícola e o comércio (OLIVEIRA, 2012, p. 120).

Devido ao propósito das colônias militares estarem relacionadas à defesa e à colonização do interior do país, os núcleos de povoação deveriam ser ocupados pelos indivíduos aptos a viverem sob condições adversas e sob regime disciplinar. Além do caráter estratégico, essas colônias desempenhavam um papel econômico uma vez que caberia à população desenvolver a agricultura, a criação de animais e a indústria no local. Dessa forma, a força militar que, regida sob valores disciplinares, representava o Estado brasileiro nas regiões distantes do centro de poder e defendia a soberania nacional. Cumpre observar que no planejamento dessas colônias, as famílias civis seriam, *a priori*, compostas de homens e mulheres brancas, de preferência, imigrantes¹² europeus. Afinal, na sociedade escravista, evitava-se política de concessão de terras e liberdade aos escravos e africanos livres.

A justificativa para a criação de Itapura corrobora com sua função estratégico-militar¹³. O sítio da colônia estava localizado na margem esquerda do rio Tietê, no salto do Itapura, próximo ao rio Paraná onde era navegável desde Urubupungá até a cachoeira das Sete Quedas do Guaíra. Nas margens do Tietê eram abundantes as madeiras para construção naval e terras férteis. O Estabelecimento Naval iria integrar o litoral do Império com o Mato Grosso para o correio e transporte de armamentos, mantimentos e tropas, em caso de guerra contra o Paraguai. Além disso, atuaria como porto para manutenção da flotilha da bacia do Paraná promovendo a defesa da região, garantindo ainda a segurança dos viajantes.

Esse aspecto caracterizava as primeiras instruções para execução do projeto: “a navegação a vapor no Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante, e a abertura de uma estrada que

¹¹ Foram criadas colônias militares em Alagoas, Espírito Santo, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Mato Grosso.

¹² Em 1847, o Tenente General Francisco Andréa publicou *Observações aos apontamentos sobre o estado atual da fronteira do Brasil por Duarte da Ponte Ribeiro apresentados ao Governo Imperial*, explicando a importância da organização de colônias militares, a partir do desenvolvimento de uma população agrícola ou industrial, sobretudo, brasileiros de raça branca e famílias de militares: “demarcando se, desde logo, nas proximidades dos destacamentos, muitas datas de terras maiores ou menores segundo a natureza do terreno e emprego que mais conveniente for dar-lhes, e quanto baste para o estabelecimento de uma família que há de trabalhar por suas próprias mãos; e autorizar a concessão de cada uma destas datas aos soldados e praças dos destacamentos, que sendo casados, brancos e de boa conduta queiram por ali ficar, dando-se-lhe logo baixa, e conservando-lhes por toda vida um equivalente aos seus vencimentos, pagos infalivelmente” (ANDRÉA, 1895, p. 14).

¹³ Ver: CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Decreto nº 2.200 de 26 de junho de 1858*. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2200-26-junho-1858-557143-publicacaooriginal-77458-pe.html>, acesso em 26 jan. de 2017.

ponha esta colônia em comunicação com Avanhandava, isto é, com a capital, portanto com a corte” (DL 1202, 155). Todo o planejamento urbano e econômico, além do controle das relações sociais entre militares, colonos e escravos estavam sob responsabilidade do Ministério da Marinha, representado pelo oficial da Armada Antônio Mariano de Azevedo.

Entre 1858 e 1868, o Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia militar desempenhou as seguintes funções: 1ª Militar: sede de estaleiro da flotilha que promovia a navegação dos rios interiores; 2ª econômica: desenvolvimento da agricultura mediante concessão de terras devolutas aos militares e famílias de colonos, africanos livres e escravos da nação¹⁴; 3ª política e social: representação do Estado brasileiro em território “ocupado por índios bravios¹⁵”. A Marinha de Guerra, em Itapura, portanto, exerceu além do papel militar e estratégico ao cumprir a missão, estabelecendo uma rota de navegação a vapor, após a viagem do vapor *Tamandataí* ao Mato Grosso.

Os africanos livres no estabelecimento naval do Itapura e colônia militar

No tocante ao pessoal empregado no Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar, segundo o regulamento dessa organização militar, o pessoal deveria ser composto por 120 praças pretos e suas respectivas famílias. A colônia seria constituída por quatro classes de indivíduos: 1ª classe: os praças negros, militares e casados que deveriam cumprir 3 anos de serviço obrigatório mediante remuneração; 2ª classe: colonos operários para trabalho qualificado; 3ª classe: colonos lavradores casados ou viúvos com filhos com direito a um lote de terra. Os colonos podiam adquirir a propriedade da terra, cultivando o lote e residindo por três anos na colônia, com bom comportamento; e 4ª classe: marinheiros retirados de guarnição de vasos de guerra ou operários navais, casados, contratados com serviço obrigatório de 3 anos (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 1858).

Embora o artigo nº 51 do Regimento da Colônia Militar do Itapura determinasse: “Ninguém poderá ter escravos na colônia, nem no seu distrito” (SILVA, 1972, p. 96), na prática isso não ocorreu. A partir de 1858, chegaram a Itapura 30 africanos livres com suas respectivas famílias, provenientes da Fábrica de Ferro São João de Ipanema sob negociação do empresário João Gonçalves Peixoto, responsável pelas obras de infraestrutura. Coube aos negros à função de principal mão de obra para atender aos objetivos dessa organização militar, como a construção das estradas, edificação da infraestrutura, colonização e o desenvolvimento das atividades econômicas, tais como, produção agrícola e comércio. Em 1861, eram 130 negros (africanos livres e escravos da Nação) que desempenhavam as seguintes funções: capataz, empregado do Armazém do Almojarife, empregado da forja,

¹⁴ Os escravos da nação eram cativos pertencentes ao Estado e atuavam nas obras públicas. Na Marinha Imperial era recorrente a adoção de escravos artesãos, sobretudo, nos arsenais. Ver: SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Clamores da Escravidão: Requerimento dos escravos da nação ao Imperador. In: *História Social*. Campinas: nº 4/5, 1997/1998, p. 223.

¹⁵ Expressão encontrada nos mapas da província de São Paulo, fazendo referência às terras do interior próximas ao Mato Grosso.

serviço de botica, carreiros, oleiros, pedreiros, serradores, empregado da fábrica de sabão, empregado da diretoria, cuidador de crianças, cozinheiro, costureiros, construtores de estrada, militares e os impossibilitados de trabalhar devido à idade e às doenças.

Os negros recebiam alimento, vestuário e diária de 400 réis (Ibidem, p. 100). É importante ressaltar que as famílias dos africanos livres não foram separadas, sendo enviadas as mulheres e crianças (DL 1213, 89), conforme verificamos na correspondência entre João Gonçalves Peixoto e Antonio Mariano de Azevedo: “Não ouve remédio senão ficar com 12 negras casadas (...) acho nos africanos desenvolvido um amor paternal louvável, em companhia dos filhos estão dispostos a todo o sacrifício que d’eles se exija, mas sem a família me expulsarão da Fábrica que me fugirão” (SILVA, 1972, p. 101). Em Itapura, foi construída uma escola pública, onde as crianças eram alfabetizadas, e que detinha a terceira maior biblioteca do Ministério da Marinha, perdendo apenas para Biblioteca da Marinha e a Escola de Marinha (atual Escola Naval) (DL 1213, 89).



Figura 1: planta do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar

Fonte: GIANNELLI, Ercole. *Colônia Militar de Itapura*. São Paulo, s/d, i, monocromático, nanquim, com legenda, papel canson, bom estado, 109 cm x 72 cm. Arquivo Histórico do Exército, 1085 15.03.1085.

Ainda sim as condições de vida eram precárias. É importante ressaltar que a direção enfrentou diversos obstáculos para conseguir erguer seu posto militar. A mata fechada implicou na dificuldade em conseguir comunicação com o governo de São Paulo, comprometendo o envio de animais, mantimentos e armamentos provocando a dependência das vias fluviais, gerando escassez de alimentos.

A falta de mão de obra africana, colonos e contingente militar, devido às epidemias que assolaram Itapura, assim como pela falta de financiamento do governo para arcar com os contratos causaram lentidão na construção da infraestrutura necessária para o seu desenvolvimento. Além disso, Itapura sofreu com diversos assassinatos e roubos promovidos pelos moradores locais.

Ao longo de todo o território brasileiro, os africanos e africanas livres viviam em condições fronteiriças ao regime compulsório, desconsiderando seu estatuto. É importante compreender que, embora vivessem dessa forma, esses homens e mulheres não consentiam de forma pacífica com essa condição. Nesse sentido, resistência e a luta eram o espaço de experiência para alcançar a liberdade. A partir da crise em torno da abolição definitiva do tráfico de escravos e, em seguida, a mobilização para a execução da Lei Euzébio de Queirós mediante repressão à atividade ilícita, os africanos livres adotavam uma postura “consciente”, buscando reivindicar seus direitos, após o período de prestação de serviço e dissociar sua situação jurídica da escravidão (MAMIGONIAN, 2017, p. 317). São conhecidas as denúncias de maus tratos, os processos jurídicos para alcançar a liberdade, as fugas, reclamações por melhores tratamentos e desobediência.

Nos relatórios sobre os africanos livres de Itapura encontram-se atribuições a esses trabalhadores como “preguiçosos” ou “pouca utilidade” (DL 1213, 89). Nesse Estabelecimento, rebeliões foram organizadas pelos escravos e africanos livres, reivindicando pagamento de salário, alforria e melhores condições de vida durante a gestão do Comandante Victor Subrá, substituto do Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo demitido em agosto de 1861 e readmitido em meados de 1862.

Ao reassumir a direção do Estabelecimento Naval, passou a promover medidas para contratar mão de obra, mas, principalmente, conseguir a garantir da permanência dos africanos livres e os escravos da nação para cumprir a missão concedida pelo Ministério da Marinha.

A administração do Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo: A criação da Companhia de Trabalhadores de Itapura

O Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo (1827-1884) participou da política do Ministério da Marinha para formação estrangeira dos oficiais da Armada, sendo enviado aos Estados Unidos da América e à Europa onde se formou engenheiro e obteve especialização em construção naval, construção de portos, canais e estradas. Foi comissionado pelo Ministério da Marinha para modernização da Ilha das Cobras e expedição ao rio Tietê para a criação do Estabelecimento Naval. Após cumprir a direção de Itapura, foi membro efetivo do Conselho Naval, Comandante da Flotilha do Amazonas e diretor da Biblioteca da Marinha. O relatório escrito sobre sua exploração no interior de São Paulo foi reconhecido por sua qualidade na Corte, resultando em sua nomeação como sócio correspondente do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB) e condecorado com a

Ordem da Rosa e de São Bento de Assis.

O biógrafo de Antônio Mariano, Liberato Bittencourt, em sua obra *Mariano de Azevedo: Ensaio Psicológico* (1909) informa que o militar defendia ideais liberais e republicanos:

Mariano de Azevedo, abolicionista quanto republicano, libertava os filhos escravos que lá nasciam [Itapura], por conta própria, depois submetendo o seu ato ao ministro da marinha. Este não só aprovou como também conseguiu do Imperador a liberdade dos escravos da Coroa, em serviço em Itapura (1909, p. 15).

De fato, em 1862, o Diretor Antônio Mariano de Azevedo criou a Companhia dos Trabalhadores de Itapura com a permissão do Governo Imperial. O objetivo era “melhorar a sorte dos africanos livres a serviço do Itapura, regularizando ao mesmo tempo o trabalho (...) como deu algumas garantias, um diminuto vencimento, eles compreendem que o Estado não os tem como escravo” (DL 1132, 45).

Em 5 de Novembro de 1862, o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, João Luis Vieira Cansanção de Sinimbu (1810-1906) autorizou a criação da Companhia dos Trabalhadores de Itapura, divulgando seu regulamento que todos os africanos livres pertenceriam à companhia, quais serviços deveriam ser prestados na colônia, enfatizando na construção de estradas, na infraestrutura da organização militar e na economia de subsistência da população. Além disso, determinava o pagamento de 100 réis diários ao homem e 50 réis diários à mulher e à criança como gratificação pelo serviço prestado. Após seis anos de serviço obrigatório, o africano com bom comportamento teria direito alforria pré-estabelecida (Idem).

O regulamento da Companhia de Trabalhadores do Itapura assegurava ainda a folga de dois dias para ocupação com as hortas particulares e punição em caso de tentativa de deserção. No tocante à posse de terra, o regulamento determinava a concessão de um lote de terra cuja extensão poderia variar de 10.000 a 40.000 braças quadradas de acordo com o tamanho da família do colono. É importante ressaltar que o africano livre tinha direito à terra, pois o território demarcado para a instalação do Estabelecimento Naval do Itapura e a Colônia Militar não estava sobre jurisdição da Leis de Terras. De acordo com Fausto Barros:

O regulamento da Colônia Militar do Itapura previa a colonização das terras circunvizinhas ao estabelecimento. Como estímulo e baseado em lei especial de posse e concessões, o diretor da colônia estava encarregado de encaminhar as solicitações de agricultores que desejassem obter, graciosamente, pequenas glebas para lavoura. Havia que se distinguir a propriedade pleiteada dentro da área federal da colônia, daquela que

estivesse em terras devolutas da Província (BARROS, 1957, p. 299).

Em 1863, após a vigência da Companhia dos Trabalhadores do Itapura, encontravam-se aproximadamente 90 negros dos quais 21 brasileiros e os demais de diversas origens africanas: Louvale, Benguela, Cabinda, Nagô, Angola, etc. Por meio da Companhia, procurou-se “transformar o negro em pequeno proprietário, dando-lhe condições de trabalho agrícola, plano que, parece tinha em vista a fixação desse elemento ao solo, para impedir que depois de emancipado se transformasse em marginal” (SILVA, 1972, p. 105). Além disso, é necessário considerar a relevância de garantir a execução desse projeto estratégico que dependia dos africanos livres, tendo em vista a ameaça de uma guerra contra o Paraguai e, por conseguinte, a necessidade de manter as atividades de logística para integração da fronteira do Mato Grosso.

Entre 1865, 68 africanos livres foram conduzidos a São Paulo para a recepção da carta de alforria, em troca do comprometimento em permanecer como colonos de 3ª classe, obtendo direito a terra mediante contrato com o Ministério da Marinha (DL 1202, 151).

Cabe aqui refletir acerca do papel do Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo. Até que ponto seu perfil individual, enquanto abolicionista, interferiu na tomada de decisão para adoção de uma medida para concessão de alforria a partir da criação da Companhia de Trabalhadores de Itapura, em 1862? Principalmente, quando se observa que o oficial da Marinha in lide era a principal autoridade na região devido à patente militar, o que lhe conferia certa autonomia. É preciso considerar também as razões para o Ministério da Marinha acatar seu pedido.

As discussões políticas acerca dos africanos livres retornaram durante a década de 1860 motivadas pela Campanha Liberal e a Questão Christie¹⁶ (1862) (MAMIGONIAN, 2017, p. 366). No jornal *Correio Mercantil*, o deputado liberal Aureliano Cândido Tavares Bastos (1839-1875) publicou diversas críticas à conduta do governo imperial, denunciando os trâmites dos processos enfrentados pelos africanos livres para obtenção da emancipação. Ao mesmo tempo em que a Embaixada do Reino Unido, pressionava o Estado Imperial a prestar contas sobre os africanos, incluindo, acusações pela extensão do prazo dos serviços, não pagamento de salários, sonegação de informações e, inclusive, pela transferência desses homens e mulheres para áreas inóspitas. Na correspondência oficial, o Embaixador William Christie enviou ofícios exigindo explicações sobre a transferência de africanos para o

¹⁶ A Questão Christie refere-se ao conflito político que teve como consequência o rompimento das relações diplomáticas entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha. As razões do conflito eram as divergências sobre a abolição e repressão ao tráfico de escravos, a renovação do tratado de comércio com os britânicos e as ações, consideradas arbitrárias pelo Brasil, pelo Embaixador William Christie sobre as seguintes questões: Pilhagem de um navio britânico naufragada, em 1861 e a prisão por desacato de marinheiros britânicos no Rio de Janeiro. O Embaixador exigia compensação financeira pela embarcação e a prisão das autoridades brasileiras. Como o governo imperial não cumpriu as exigências, o diplomata autorizou que navios britânicos apresassem embarcações brasileiras no litoral. A questão foi enviada ao Rei da Bélgica, Leonardo I que decidiu a favor do Brasil. O Reino Unido enviou suas retratações com o novo Embaixador Edward Thornton, em 1865.

Estabelecimento Naval do Itapura (Ibidem, pp. 372-374). A eclosão da Questão Christie influenciou diretamente na renovação da campanha inglesa abolicionista e de combate ao tráfico ilícito.

A repercussão desses discursos políticos provocou uma ação imediata do Estado brasileiro. Na gestão de Zacarias de Góis e Vasconcelos (1815-1877), iniciou uma revisão das cartas de emancipação emitidas entre 1859 e 1864 e, além disso, foram encaminhados avisos aos líderes das províncias, autorizando a concessão de cartas de emancipação (Ibidem, pp. 374-375). A partir de 1864, o Ministério da Justiça “determinou a emancipação definitiva de todos os africanos livres do Império, o que mobilizou autoridades em todas as províncias que passaram a chamá-los por meios de editais” (MAMIGONIAN, 2018, p. 75). Além da ação do Capitão Tenente Mariano de Azevedo, o Ministério da Marinha detinha embasamento jurídico para conceder as autorizações para seu pedido. E, que diante da conquista da liberdade aos africanos livres, abriu precedente para recorrer à emancipação dos escravos e escravas da Nação.

Ao estudarmos as circunstâncias dos trabalhadores de Itapura, verifica-se as diversas formas de famílias constituídas no Estabelecimento Naval: Africanos livres casados com africanas livres, como Florêncio Corumbá de Moçambique casado com a africana Jacintha e uma filha brasileira com 5 anos; Africanos livres casados com escravas da Nação, como o africano livre Paulo Guarany de Angola casado com a escrava brasileira Lucrecia da qual teve 6 filhos brasileiros escravos. Além dos viúvos, pais e mães solteiros (DL 1213, 89). Curiosa é a observação de que as crianças que nasceram em Itapura e consideradas “mulatas” não possuem o nome do pai divulgado, apenas o nome da mãe. Tal constatação leva a inferir que se a Direção detinha o controle dos filhos nascidos dos respectivos pais na Fábrica da Ipanema, porque não dentro do próprio Estabelecimento Naval e Colônia Militar? Seriam filhos de escravas com oficiais de Marinha brancos?

Diante dessa conquista de alguns benefícios para os africanos livres, o Capitão-Tenente Mariano de Azevedo buscava a alforria para as escravas da nação e seus filhos, como verificamos no ofício para Joaquim Raimundo de Lamare, então Ministro da Marinha, em 25 de Outubro de 1863:

Existem aqui, além dos componentes da Companhia de Trabalhadores, 41 escravos da nação, todos brasileiros (17 mulheres e 24 crianças). Há muito nutro o desejo de interceder por esses desgraçados (...). Agora porem, que por meio da criação da Companhia se deu com muita justiça, bem estar e dignidade humana e futuro aos ex-selvagens africanos e que por isso as distinções estabelecidas entre estrangeiros e os infortúnios brasileiros de que falo temerão um caráter odioso pela clamorosa injustiça de que são vítimas os últimos, atrevo-me a balbuciar a minha súplica perante o glorioso governo. Encarada esta pela face mais positiva, digne-se ponderar que nenhum desses infelizes custou um real à nação, e estão entretanto condenados a perpétua escravidão. Aqui há

mulheres que são escravas só por serem filhas de escrava da Nação, acham-se hoje já avós, uma dessas é casada com um trabalhador da Companhia, esse homem é chefe de uma família de mulher, sete filhos e dois netos, todos escravos. O que fará ele quando daqui a 5 anos terminar o serviço obrigatório na companhia? Como procederá na singular situação de ter procriado uma família que pertence a outro? Que uso fará da liberdade e da vida, nessas circunstâncias? Será ainda necessário transformar em mercadoria toda a sua descendência? Como membro da nação, eu ousou suplicar a liberdade dos 41 brasileiros escravos de que tenho tratado. Atrevo-me a indicar que seja ela dada, incorporando-os a Companhia para que durante 6 anos eles aprendam a gozar sua liberdade e tirar toda a vantagem possível da generosa dádiva que faz a nação ao torna-los proprietários de terra (DL 1213, 89).

As apelações do Capitão Tenente Antônio Mariano de Azevedo foram atendidas. Como já mencionado, o decreto n.º 3.310 de 24 de setembro de 1864 estabeleceu a emancipação dos africanos livres que retornaram com suas famílias para a capital São Paulo. Mas, se por um lado esses homens e mulheres obtiveram a liberdade, o fim da Companhia dos Trabalhadores e às questões logísticas resultaram no declínio do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar, às vésperas da invasão da República do Paraguai (1864-1865).

Embora a finalidade de sua criação fosse auxiliar na integração territorial, de modo a defender as fronteiras da província de Mato Grosso contra ação militar estrangeira, o Ministério da Marinha não planejou sua logística na guerra fluvial contra o Paraguai, utilizando o Estabelecimento Naval do Itapura. Durante a campanha, o único serviço prestado por essa organização militar foi a passagem do correio de Cuiabá para São Paulo (DL1213, 104).

Em 1872, na colônia militar constavam apenas 22 famílias negras. Nesse ano, o Estabelecimento Naval foi extinto pelo Ministério da Marinha, pois acreditava-se que Itapura não atendia mais aos interesses que motivaram sua criação. Cabe analisar os fatores que levaram ao seu fechamento: Ao dar início a ofensiva brasileira contra o Paraguai, as autoridades ficaram convencidas de que com a vitória da Tríplice Aliança, a passagem para o Mato Grosso através do Rio Paraguai voltaria ao controle dos brasileiros. Dessa forma, não haveria a necessidade de utilizar a rota do Rio Paraná, passando por Itapura para promover a comunicação com a região mato-grossense.

Fatores estruturais comprometeram o futuro da Colônia Militar e do Estabelecimento Naval. A falta de investimentos do governo e o atraso no envio dos vencimentos dos militares comprometiam qualquer tipo de investimento em melhorias nas instalações. Além disso, a retirada dos africanos, elemento fundamental para o seu desenvolvimento, provocou o fim da Companhia dos Trabalhadores de Itapura e contribuiu para a estagnação das obras da Estrada de Avanhandava. A principal resultante desta

paralisação foi o isolamento da região, impedindo os planos do governo em promover seu povoamento mediante uma “colonização voluntária”, apenas possível a partir da construção de vias terrestres que interligasse São Paulo e Minas Gerais, incentivando a migração de famílias destes locais para Itapura (SILVA, 2014, p. 94).

Considerações Finais

O Estado Imperial brasileiro foi erguido sob uma Constituição que, ao silenciar acerca do tráfico e da escravidão, corroborou para a manutenção de uma sociedade escravocrata. Nesse sentido, o projeto de Nação apresentava cidadãos brasileiros como homens livres e com direitos políticos assegurados conforme suas respectivas rendas. À margem permaneceram a maioria da população brasileira, sob condição do trabalho compulsório, a cargo da oligarquia que detinham dos instrumentos jurídicos necessários para garantir seus interesses políticos e econômicos.

A Lei de 1831, responsável por abolir o tráfico de escravos demonstrou como a elite detinha poder o suficiente para burlá-la, mediante construção de estratégias que visavam inviabilizá-la por meio da permanência do tráfico ilícito de escravos, negociações para evitar as punições aos traficantes, falsificação de documentação e, inclusive, com a criação do Africano Livre. Embora a Lei determinasse que esses homens e mulheres retornassem à África, após obtida a carta de emancipação, o Parlamento Brasileiro promoveu uma manobra política a fim de atrelando-os à prestação de serviço ao Estado ou à pessoas físicas até o seu efetivo traslado. Dessa forma, os Africanos Livres foram a mão de obra de projetos estratégicos de modernização do Estado, prestando serviços às diversas instituições públicas, incluindo, a Marinha Imperial.

O caso dos africanos livres do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar é um exemplo a subsidiar algumas observações sobre a atuação do Ministério da Marinha na administração dessa mão de obra ilegal. Sob arcabouço jurídico do Estado que detinham mecanismos que permitiram a (re)abertura do tráfico, o contrabando, e, principalmente, ao ignorar os requerimentos dos africanos livres pelo exercício de seus direitos os condicionavam à experiência da escravidão, a Marinha Imperial empregou os africanos livres em suas respectivas organizações militares. Nesse estudo de casa, verifica-se que o Ministério da Marinha reservou parte do orçamento para remanejá-los da Fábrica de Ferro de Ipanema para trabalhar na infraestrutura da colônia cujo objetivo era promover a navegação a vapor e ocupar o interior de São Paulo, integrando a fronteira da província de Mato Grosso.

O Estabelecimento Naval do Itapura foi um espaço onde os africanos livres experimentaram a construção de uma vida, embora com limitações tendo em vista suas condições jurídicas. Ao analisarmos a documentação, revelou-se que esses homens e mulheres criaram laços não só com a terra, ao construírem suas casas, mas também, laços familiares, constituindo família, cansado e tendo filhos. Inclusive, lidando com a perda de

seus familiares. Ao mesmo tempo, em Itapura, eles lutaram e resistiram, protestando contra violência, atrasos no pagamento e condições de vida precárias. O espaço de experiência marcado pela luta pela liberdade que, por sua vez era o horizonte de expectativa, contribuiu para a criação da Companhia dos Trabalhadores do Itapura pelo Diretor, Capitão Tenente Antônio Mariano de Azevedo. Essa medida permitiu a concessão de alforria aos africanos livres e o pleito pela liberdade das escravas da nação, casadas com africanos livres, mediante negociação política.

Verifica-se que essa conquista foi decorrente a um somatório de fatores, a saber: 1 - a própria iniciativa dos africanos livres, resistindo, lutando por sua liberdade por meio da violência e rebeliões, como também, pela via jurídica; 2 - a ação individual de um militar, no caso, Antonio Mariano de Azevedo que defendia ideias abolicionistas e detinha poder para negociar a respeito junto ao Ministério da Marinha. No tocante ao processo de emancipação dos africanos livres no Brasil, esses indivíduos contavam com o auxílio de terceiras pessoas, como bacharéis, funcionários públicos e políticos. No caso de Itapura, o diretor representava o interlocutor entre os africanos e poder central durante o pleito; 3 - finalmente, o próprio Estado Brasileiro que autorizava a alforria de acordo com cada caso. É preciso destacar mais uma vez os atos do Governo Imperial que, embora concedesse liberdade como uma estratégia para garantir a segurança da sociedade escravocrata, não promovia políticas públicas que almejassem a integração desses ex-escravos à sociedade, desvalorizando o trabalho livre.

Artigo recebido em 16 ago. 2018.

Aprovado para publicação em 15 out 2018.

Fontes primárias

1863,05,23. Ofício de Antônio Mariano de Azevedo a Joaquim Raimundo Lamare, Ministro da Marinha. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1213, 89.

1863,05,23. Ofício de Antônio Mariano de Azevedo a Joaquim Raimundo Lamare, Ministro da Marinha. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1213, 89.

1864, 12, 06. Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, Diretor do Estabelecimento Naval do Itapura a Francisco Xavier Pinto Lima.. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL1213,104.

1864,02,23. História do Estabelecimento Naval do Itapura desde a Exploração até 1863, por dr. P. J. de Vasconcelos. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL1132, 45.

1865, 01, 30. Relatório de Antônio Mariano de Azevedo a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, Ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1202, 155.

1865,02,27. Ofício de Antônio Mariano ao Chefe da Política de São Paulo sobre o envio dos africanos livres para receber alforria. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1202,151.

BRASIL, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, *O Conselho de Estado e a Política Externa do Império: Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros: 1858-1863*. Brasília, FUNAG, 2005.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Coleção de Leis do Império de 1858*. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=TIg2AQAAMAAJ&pg=PA570&dq=Cole%C3%A7%C3%A3o+de+Leis+do+Imp%C3%A9rio+1858&hl=pt-BR&sa=X&ei=-IFIUqGKHY_Q9AT9_IDABA&redir_esc=y#v=onepage&q=Cole%C3%A7%C3%A3o%20de%20Leis%20do%20Imp%C3%A9rio%201858&f=false, acesso em 15 de jun. 2018.

Bibliografia

ALCALÁ, Guido Rodriguez; ALCÁZAR, José Eduardo. *Paraguay y Brasil: Documentos sobre las relaciones binacionales 1844-1864*. Asunción:Tiempo de Historia, 2007.

ALMEIDA, Francisco A. A historiografia naval brasileira (1880-2012). In: *Revista Brasileira de História Militar*. Rio de Janeiro: Ano III, nº 08, agosto de 2012, pp. 30-64.

ANDRÉA, F. J. S. S. De. Observações feitas em 1847 aos Apontamentos sobre o Estado da Fronteira do Brasil de Duarte da Ponte Ribeiro. IN: *Memórias sobre as fronteiras*. Brasil: Imprensa Nacional, 1895.

BARROS, Fausto R. de. Itapura. In: *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. São Paulo, 1957, n. LIV, pp. 281-312.

BERBEL, Márcia Regina; MARQUESE, Rafael de Bivar. *A escravidão nas experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824*. In: Seminário Internacional Brasil: de um Império a outro (1750-1850). São Paulo, 2005, pp. 01-39.

BERTIN, Enidelce. *Os meia-cara: africanos livres em São Paulo no século XIX*. 2006. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas,

Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BETHELL, Leslie. A Independência do Brasil. In: BETHELL, Leslie (org). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, 2004, pp. 227-228.

BITTENCOURT, Liberato. *Mariano de Azevedo: Ensaio Psychologico*. Rio de Janeiro, 1909.

COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo: Editora Unesp, 1999.

FRAGOSO, João. BICALHO, Maria Fernanda. GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, Emblemas, Sinais: Morfologia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GRINBERG, Keila; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Lei de 1831. In: SCHWARCZ, Lilia M. GOMES, Flávio (org). *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, pp. 285-291.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Africanos Livres. In: SCHWARCZ, Lilia M. GOMES, Flávio (org). *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, pp.71-76..

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC EDITORA, 2011.

OLIVEIRA, Maria Luiz Ferreira de. *No centro das matas: as colônias militares e os embates dos anos 1850*. In: BESSONE, Tânia Maria. et al. (org.). *Elites, Fronteiras e Cultura do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Contra Capa, 2013, pp. 111-138.

RODRIGUES, Fernando da Silva; SILVA, Érica Sarmiento da. Estudos sobre a colonização e imigração do norte do Brasil. In: *Revista Regional*. Ponta Grossa: nº 22, pp. 53-73, 2017.

RODRIGUES, Jaime. *Ferro, Trabalho e Conflito: Os africanos livres na Fábrica de Ipanema*. In: *História Social*. São Paulo: nº 4, 1998, pp. 29-45.

SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. *Em defesa das fronteiras imperiais: a criação do Estabelecimento Naval e Colônia Militar do Itapura*. 106f. Monografia de conclusão de curso (bacharel em história) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2014.

SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. *Na paz, cumpre-se preparar a guerra: A Armada Imperial e a defesa da fronteira da província de Mato Grosso contra a República do Paraguai (1852-1865)*. 212 f. Dissertação de Mestrado em Estudos Marítimos. Rio de Janeiro: Escola de

Guerra Naval, 2017.

_____. Maria Aparecida. Itapura – *Estabelecimento Naval e Colônia Militar (1858-1870)*. Tese de Doutorado. 160f. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1972.

SOARES, Carlos Eugênio *Libano*. *Clamores da Escravidão: Requerimento dos escravos da nação ao Imperador*. In: *História Social*. Campinas: nº 4/5, pp. 223-228, 1997/1998.

PARRON, Tâmis Peixoto. *A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2009