

Universidade Federal Fluminense – UFF
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-Graduação em História

**Mosaicos da Escravidão:
identidades africanas e conexões atlânticas do
Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**

Nielson Rosa Bezerra

Niterói
2010

Universidade Federal Fluminense – UFF
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-Graduação em História

**Mosaicos da Escravidão:
identidades africanas e conexões atlânticas do
Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**

Nielson Rosa Bezerra

Tese defendida no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, exigida como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em História.

Orientadora: Profa. Dra. Mariza de Carvalho Soares.

Niterói
2010

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

B574 Bezerra, Nielson Rosa.
“Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)” / Nielson Rosa Bezerra. – 2010.
215 f.
Orientador: Mariza de Carvalho Soares.
Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010.
Bibliografia: f. 190-205.

1. Escravidão. 2. Negro – Identidade racial. 3. Tráfico de escravos. I. Soares, Mariza de Carvalho. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 306.362

Universidade Federal Fluminense – UFF
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-Graduação em História

**Mosaicos da Escravidão:
identidades africanas e conexões atlânticas do
Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**

Nielson Rosa Bezerra

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Mariza de Carvalho Soares – UFF (Orientadora)

Prof. Dr. João José Reis – UFBA

Prof. Dr. Carlos Eugênio L. Soares – UFBA

Prof. Dra. Hebe Castro de Mattos – UFF

Prof. Dr. Alexander Gebara – UFF

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – UFF (Suplente)

ABREVIATURAS

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

ACDNI – Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu

APPH-CLIO – Associação do Professores e Pesquisadores de História da B. Fluminense

BN – Biblioteca Nacional

CRPH – Centro de Referência do Patrimônio e da História de Duque de Caxias

STDB – Slave Trade Database

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1 – Ofícios dos escravos do Recôncavo da Guanabara (1783-1837)
- Tabela 2 – Escravos do Recôncavo, por faixa etária (1783-1837)
- Tabela 3 – Ofícios dos escravos doentes do Recôncavo da Guanabara (1783-1837)
- Tabela 4 – Procedências dos escravos do Recôncavo da Guanabara (1783-1837)
- Tabela 5 – Grupos de Procedências dos escravos do Recôncavo do Rio de Janeiro
- Tabela 6 – Procedências africanas de Jacutinga (1790-1809)
- Tabela 7 – Denominações de cor dos escravos nascidos no Brasil. Jacutinga (1790-1809)
- Tabela 8 – Tipos de embarcações da Baía da Guanabara (1829-1832)
- Tabela 9 – Procedências dos arraes das embarcações da Guanabara (1829-1832)
- Tabela 10 – Procedências dos arraes africanos (1829-1832)
- Tabela 11 – Procedências dos arraes estrangeiros, segundo as áreas de concentração
- Tabela 12 – Arraes estrangeiros, não africanos (1829-1832)
- Tabela 13 – Arraes nascidos no Brasil (1829-1832)
- Tabela 14 – Idade dos arraes da Guanabara (1829-1832)
- Tabela 15 – Grupo de procedências dos remadores africanos (1829-1832)
- Tabela 16 – Grupo de procedências dos remadores não africanos (1829-1832)
- Tabela 17 – Destinos de africanos embarcados na Baía de Biafra (1626-1850)
- Tabela 18 – Viagens entre o Rio de Janeiro e a Costa Africana (1795-1811)

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Produção agrícola do Recôncavo da Guanabara (1769-1779)

Quadro 2 – Despesas do Bergantim São José Diligente (1811)

Quadro 3 – Receitas do Bergantim São José Diligente (1811)

Quadro 4 – Viagens do Bergantim São José Diligente (1799-1811)

RESUMO

O estudo da diáspora africana tomou um lugar de destaque na produção historiográfica sobre a formação da sociedade brasileira. Considerando os ressignificados que os africanos e os seus descendentes realizaram com as diversas expressões culturais que foram transportadas junto com os milhões de sobreviventes submetidos ao desterro através do tráfico atlântico, é possível problematizar sobre o passado colonial do Brasil com o objetivo de construir hipóteses explicativas para as contradições sociais que caracterizam o presente. Entretanto, já não existe lugar na historiografia para interpretações ensaístas ou isolacionistas. Desta forma, neste trabalho meu objetivo final é estudar uma parte da história do impacto provocado pela chegada desses africanos desterrados no Brasil, em especial no Recôncavo da Guanabara. Os limites dessa proposta estão por um lado nas fontes disponíveis, e por outro na habilidade de lidar com um volume tão amplo e ainda pouco explorado de informações. Quero destacar que o andamento do trabalho mostrou que os contatos entre portos atlânticos ou cidades portuárias (como Rio de Janeiro e Salvador) não são suficientes para a adequada compreensão do conjunto das relações do tráfico entre o Brasil e a África, entendida aí em sua diversidade. Assim, procurei construir o trabalho a partir de um estudo sistemático sobre a pluralidade das conexões identificadas nas relações entre o Recôncavo do Rio de Janeiro, e não apenas a cidade do Rio de Janeiro, e alguns portos atlânticos africanos, especialmente Bonny e Calabar, na Baía de Biafra.

Palavras-chaves: Escravidão – Identidades africanas – Conexões atlânticas – Diáspora africana – Recôncavo da Guanabara

ABSTRACT

The study of African diaspora has reached a prominent place in the historiographic production on the formation of Brazilian society. Regarding to the “new meanings” that African people and their descendants have elaborated through Atlantic trade. This work intends to identify African influences about contradictions in Brazilian society nowadays. However, there is not space to essays and isolated interpretations. My main purpose is to study some histories of social transformations in Brazil under African slavery, especially in the hinterland of Guanabara Bay. Then, African identities and Atlantic connections are specific questions to this work. According to these perspectives, I have studied different relations between the hinterland Guanabara Bay (not only the Rio de Janeiro City) and some African Atlantic ports, especially Bonny and Calabar, in the Biafra Bay.

Key-words: Slavery – African identities – Atlantic connections – African diaspora – the hinterland of Guanabara Bay

AGRADECIMENTOS

Um trabalho como esse não poderia ser realizado individualmente. Simplesmente porque é impossível delimitar objeto; selecionar e tratar fontes; ler, fichar e citar bibliografia; escrever, revisar, digitar, formatar... É muito trabalho para ser realizado de forma isolada e individualista. Ainda bem, que assim como uma das principais inspirações desse trabalho, tenho aproveitado as conexões e a solidariedade das pessoas que tenho compartilhado a convivência desde muito tempo. Mas quando realmente comecei esse trabalho? Com certeza não foi quando eu fui selecionado no Programa de Pós-Graduação. Assim, minha lista de agradecimentos será extensa. Perdoem-me os leitores desinteressados, mas não poderei deixar de escrevê-la, pois muitas contribuições foram recebidas ao longo dos anos de pesquisa que resultaram neste trabalho.

Os primeiros agradecimentos são para minha orientadora Profa. Dra. Mariza de Carvalho Soares. Esses não são agradecimentos formais dos que precisam ser feito por obrigação. Esses são agradecimentos sinceros e calorosos para um ser humano que me acolheu, acreditou no potencial de um aluno externo que não era conhecido pela instituição e sem nenhuma referência. A generosidade e o desprendimento que a Profa. Mariza me dispensou marcaram definitivamente minha vida e, conseqüentemente minha carreira acadêmica.

Neste período outros professores da UFF também foram essenciais para minha bem sucedida formação. A Profa. Martha Abreu e o Prof. Theo Lombarinhas me argüíram com rigor e entusiasmo na banca de seleção, cujas indicações de leituras e fontes serviram como inspiração ao longo de todo o curso. A Profa. Hebe Mattos tem sido uma grande incentivadora. Além da banca de seleção, ela também participou da banca de qualificação e espero vê-la em minha defesa. Suas contribuições são consistentes e estão presentes em cada linha escrita. O Prof. Alexsander Gebara que também participou da qualificação apresentou idéias e perspectiva que oxigenaram minhas argumentações, possibilitando fôlego para chegar até o final. Ainda estendo os meus agradecimentos ao Prof. Carlos Gabriel Guimarães cuja generosidade e competência sempre estiveram à minha disposição nas “conversas rápidas”, mas extremamente proveitosas, sobretudo no que diz respeito à identificação de novas fontes que poderiam ser pesquisadas.

Ao CNPq, agradeço a bolsa de estudos utilizada para custear essa pesquisa. Os mesmos agradecimentos estendo aos coordenadores do Programa de Pós-Graduação da UFF e aos funcionários de administrativo, cujo apoio sempre foi fundamental e constante ao longo de minha trajetória na instituição.

Muitos professores não aparecem na documentação oficial. Quando um dia eu retirar os meus comprovantes burocráticos da conclusão do curso com certeza não serão registrados os nomes dos professores Flávio Gomes e Carlos Eugênio Soares. Uma injustiça! O Prof. Carlos Eugênio foi o primeiro a me incentivar na construção de um projeto. As longas conversas através de telefonemas para a Bahia foram de alguma forma proveitosa, seja no campo da pesquisa ou mesmo da vida pessoal, pois essa antes de tudo sempre foi uma relação de amizade verdadeira. O Prof. Flávio Gomes é mais do que um incentivador ou colaborador desse trabalho. Os seus livros foram as leituras que mudaram minha vida, pois me fizeram optar por estudar a escravidão no Brasil e na Baixada Fluminense. Tê-lo conhecido e contar com sua amizade e respeito são as minhas maiores conquistas no mundo acadêmico.

Porém essa trajetória se iniciou há muito tempo. E esse início, além de inesquecível foi fundamental para a minha formação profissional, mas também como ser humano. Assim, eu não poderia deixar de estender agradecimentos aos meus para sempre mestres: Antônio Jorge Matos, Antonio Augusto Braz, Marlúcia Souza e Alexandre Marques. Professores na graduação, colegas de trabalho, amigos para a vida e cúmplices na luta cotidiana para transformar a sociedade através do ensino e da pesquisa em História de uma região marginalizada, mas com potenciais que podem ser ferramentas de luta para construir justiça social. À querida Tania Amaro, amiga e colega de profissão, também agradeço de forma especial por todas as colaborações que dispensou para comigo ao longo de tantos anos de amizade.

Aos amigos de Associação de Professores e Pesquisadores de História da Baixada Fluminense, aqueles de quem ainda guardo o convívio e muitos outros de quem já não tenho notícias, meus sinceros agradecimentos por terem compartilhado esse e muitos outros sonhos. Aos amigos do Centro de Referência (CRPH) e do Centro de Memória da Educação ofereço sinceros agradecimentos por terem me acolhido profissionalmente e dispensado carinho especial para com a minha formação: Mariza Gonzaga, Fátima David, Paulo Pedro, Arilson, Márcia Alvarenga, Márcia Montílio, Thaís, Luciana, Cristina são

mais do que companheiros de trabalho, são amigos, exemplos de vida que me fazem um ser humano melhor a cada dia.

Ao longo do tempo eu passei por muitas instituições que me renderam valiosas amizades que, em muitas difíceis ocasiões, encontrei apoio e carinho que me confortaram e me ajudaram estar firme para esse momento. Aos amigos Carlos Henrique, Sérgio Brito, Maria Aparecida, Geovana Aurílio, Maria Luíza, Menezes, Fatinha, Hélio, Cidney, Glória, Paulo Tenório, Tônia, Sheila André entre tantos outros foram importantes, mesmo quando não sabiam, fundamentaram minha existência em diferentes momentos com carinho, amizade e afeto.

Muitos alunos pretéritos, atualmente são amigos magníficos que não poderiam estar fora dessa lista. O entusiasmo e as expectativas pelo sucesso de minha formação me fortaleceram nos momentos mais difíceis, quando decisões amargas tiveram que ser tomadas, foram nessas pessoas que encontrei alento e carinho. Meu muito obrigado pelos “contestadores” aqui representados por Osni, Alexandre, Eduardo, Josiana e Suiane. Entre esses ofereço agradecimentos especiais para Diego pelo auxílio fundamental em quantificações que fundamentaram empiricamente essa pesquisa. Da mesma forma, agradeço a Perla Barreto, que se transformou em uma colaboradora essencial em grande parte do processo de tratamento das fontes.

Não seria justo esquecer os funcionários das diferentes instituições que pesquisei ao longo dos anos. Sátiro e Joice representam muito bem os funcionários do Arquivo Nacional, que foram incansáveis e afetuosos com todas as solicitações realizadas. Também agradeço a Antônio Lacerda de Menezes, funcionário do Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu, amigo de longa data, tem sido um grande interlocutor sobre a história da Baixada Fluminense.

Entre os meus principais interlocutores de pesquisa acrescento meus amigos e companheiros de pesquisa sobre a África, a Escravidão e a Baixada Fluminense: Denise Demétrio, Ana Flávia e Cláudio de Paula são pessoas que sempre terão minha gratidão. Aos professores e alunos do Instituto Interdisciplinar de Nova Iguaçu, unidade de ensino da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro foram meus agradecimentos pela amizade e companheirismo em diferentes projetos que refletiram nas pesquisas por agora realizadas. Entre eles o Prof. Alvaro Nascimento e o Prof. Roberto Guedes têm sido companheiros de

pesquisa e de projetos sobre a região. Da mesma forma incluo o aluno de graduação Allofs Daniel, que além de companheiro de política acadêmica, revelou-se um precioso amigo.

Quando eu imaginava que já havia concluído o meu trabalho e que a longa lista de agradecimentos poderia ser escrita eu tive uma grata surpresa. No último semestre de pesquisa recebi uma bolsa de estudos para a York University em Toronto, Canadá. Naquela instituição tive a oportunidade de fazer um curso de inglês e outro de Diáspora Africana com o Prof. Paul Lovejoy. Eu seria extremamente agradecido por participar de algumas aulas em seu memorável curso. Entretanto, eu fui brindado não apenas com os seus geniais conhecimentos sobre a História da África e da Diáspora Africana, mas também felicitado em conhecer o ser humano, cuja generosidade e entusiasmo cotidiano me alcançaram, transformando minha visão de mundo. A viagem para Toronto foi ainda mais sensacional pelas amizades de Vanessa Oliveira e de Leidy Alpizar que fizeram minha estada naquelas terras mais calorosa e especial.

Não posso deixar de incluir nessa lista de agradecimentos pessoas que compartilharam a vida pessoal comigo ao longo desse tempo. Assim, agradeço profundamente a Ana Cristina e Isabela Ribeiro que me ofereceram carinho, afeto e amor ao longo da maior parte dessa pesquisa. Muitos dos sonhos agora realizados passaram pela vida que compartilhamos.

No campo da vida pessoal ainda integro meus irmãos e irmãs, sobrinhos e sobrinhas, cunhados e cunhadas, tios e tias... Família, principal fundamento do homem e do ser humano que um dia resolveu ser pesquisador. Sem a força e a generosidade dessas pessoas jamais teria começado e, conseqüentemente, não teria concluído. Nessa família, acrescento aos meus irmãos da Igreja Assembléia de Deus da Vila Pauline que me acolheram nos momentos mais tristes da minha vida. Entretanto, a minha família apenas se completou após a presença de Larissa e Clarice, filhas do coração, que transformaram um enorme vazio que existia dentro de mim em um mar de felicidade. Beijos carinhosos de um pai apaixonado. Nesses agradecimentos também incluo Georgia Cristina, que me deu as mais preciosas jóias de minha vida, além de ter contribuído com todo o sucesso de minha vida.

Porém, nem sempre houve felicidade. O sucesso é formado pelos ganhos e pelas perdas que se acumularam ao longo do tempo. Entre essas perdas, o falecimento de minha mãe Judith Rosa Bezerra e de meu pai Manuel Felix Bezerra foram as que mais

maltrataram os meus sentimentos. A ausência deles tem sido compensada pela memória de trabalho, luta e dedicação que são exemplos para sempre em minha vida. Muita saudade e carinho são os sentimentos que dão a tônica para a dedicatória dessa pesquisa.

SUMÁRIO

Introdução – Brasil e África: conexões históricas	16
Capítulo I – Os caminhos da escravidão no Recôncavo da Guanabara	37
1.1. O Rio de Janeiro e os caminhos do tráfico atlântico	37
1.2. O Recôncavo do Rio de Janeiro e os caminhos da ocupação colonial portuguesa	38
1.3. O Recôncavo do Rio de Janeiro e os caminhos da escravidão africana	54
Capítulo II – A escravidão em ladrilhos: a armação de mosaicos humanos	72
2.1. Identidades e procedências africanas: conceitos teóricos e reflexões historiográficas	72
2.2. Identidades e procedências africanas na escravaria do Recôncavo do Rio de Janeiro	81
2.3. Identidades escravas e assentos eclesiásticos: o caso da freguesia de Jacutinga	88
Capítulo III – Nas águas da Guanabara: marinheiros e barqueiros africanos	106
3.1. Conceitos e referências	106
3.2. Uma historiografia em construção	109
3.3. Entre as ruas e as águas: o controle da escravaria	113
3.4. Tipos de embarcações da Guanabara	117
3.5. Diversidade cultural de uma sociedade representada pelas águas	123
Capítulo IV – Bergantim São José: a farinha do Recôncavo do Rio de Janeiro nas rotas atlânticas	142
4.1. O caminho da fazenda Quifonge: a farinha e suas rotas locais	142
4.2. A farinha e outras histórias	147
4.3. A farinha nas rotas atlânticas: o caso do senhor José Reginaldo de Mello e Velho	148
4.4. A “viagem redonda” e suas conexões atlânticas	154
4.5. O Bergantim São José Diligente e suas viagens atlânticas	171
Conclusão	177
Fontes	183
Bibliografia	188
Anexos	205

INTRODUÇÃO

Brasil e África: conexões históricas

O estudo da diáspora africana tomou um lugar de destaque na produção historiográfica sobre a formação da sociedade brasileira. Considerando os ressignificados que os africanos e os seus descendentes realizaram com as diversas expressões culturais que foram transportadas junto com os milhões de sobreviventes submetidos ao desterro através do tráfico atlântico, é possível problematizar sobre o passado colonial do Brasil com o objetivo de construir hipóteses explicativas para as contradições sociais que caracterizam o presente. Entretanto, já não existe lugar na historiografia para interpretações ensaístas ou isolacionistas. Desta forma, neste trabalho meu objetivo final é estudar uma parte da história do impacto provocado pela chegada desses africanos desterrados no Brasil, em especial no Recôncavo da Guanabara. Os limites dessa proposta estão por um lado nas fontes disponíveis, e por outro na habilidade de lidar com um volume tão amplo e ainda pouco explorado de informações. Quero destacar que o andamento do trabalho mostrou que os contatos entre portos atlânticos ou cidades portuárias (como Rio de Janeiro e Salvador) não são suficientes para a adequada compreensão do conjunto das relações do tráfico entre o Brasil e a África, entendida aí em sua diversidade. Assim, procurei construir o trabalho a partir de um estudo sistemático sobre a pluralidade das conexões identificadas nas relações entre o Recôncavo do Rio de Janeiro, a cidade do Rio de Janeiro e alguns portos atlânticos africanos, especialmente Bonny e Calabar, na Baía de Biafra.

Para o desenvolvimento deste trabalho tenho me debruçado sobre as perspectivas que consideram as diversidades sociais e culturais dos povos africanos e como reconstruíram suas vidas e crenças nas Américas, tomando como exemplo o Recôncavo da Guanabara no final do século XVIII e início do século XIX. Também analisei a construção das identidades sociais e culturais desses africanos, em um contexto mais complexo do que a tradicional dicotomia entre mundo rural (o recôncavo da Guanabara) e mundo urbano (a cidade do Rio de Janeiro). O Recôncavo da Guanabara,¹ particularmente a parte dele que

¹ Atualmente o Recôncavo é denominado Baixada Fluminense. No presente constitui o conjunto de municípios limítrofes ao norte da atual Cidade do Rio de Janeiro, formando com ela parte do Grande Rio. As antigas vilas de Magé, Iguazu e Estrela estão dentro dos limites da atual Baixada Fluminense, terminologia que evitei usar, por ser um conceito utilizado para identificar a região de acordo com sua configuração atual.

hoje denomina-se de baixada do Iguaçú, foi sempre vista, pela historiografia como um lugar de passagem.² Por conta do constante trânsito de mercadorias, informações e pessoas entre o litoral e o interior, os escravos africanos que aí se estabeleceram se caracterizavam por uma grande diversidade, ali encontrando indivíduos de procedências diversas, fator fundamental para a construção de novas identidades, assim como do modo de vida que aí levavam: seu trabalho, seus espaços de sociabilidade e suas tradições culturais³ E suas relações com os demais segmentos da sociedade com quem se relacionavam, inclusive os escravos não africanos. O estudo das relações sociais protagonizadas por africanos e crioulos torna-se fundamental para as indagações centrais desse trabalho. A investigação sobre as diferentes formas de sociabilidade entre os escravos que vivenciaram a compulsória travessia do Atlântico e aqueles que eram considerados “cria” da terra é importante para se construir uma perspectiva de análise sobre a experiência escrava. Assim, a investigação está voltada para a composição étnica que se configurou na região do Recôncavo da Guanabara, considerando os padrões de africanidade e os níveis de crioulistização entre os escravos que compunham os mais baixos segmentos sociais das freguesias do entorno da Baía de Guanabara.

Dois eixos temáticos nortearam esse trabalho: a generalização das relações escravistas e a re-significação das identidades étnicas no âmbito do complexo mundo atlântico.⁴ As identidades escravas foram estabelecidas através das heranças africanas, da solidariedade étnica e das reconstruções culturais que o tráfico e o cativo criaram ou permitiram criar. Todavia, esse tema ganha maior importância quando se considera que as histórias de indivíduos e pequenos grupos fazem parte efetiva de relações mais complexas que envolvem interesses de agentes e instituições que representam perspectivas bem mais ampliadas. Neste sentido, a reflexão teórica ganha extrema importância, na medida que as problematizações exigiram um alinhamento da análise segundo os eixos temáticos

Sendo assim, usarei os termos Recôncavo da Guanabara ou Recôncavo Guanabarino, de forma que distinguir a região no tempo, utilizando uma terminologia diferente, mesmo estando conscientes dos problemas que esta definição também apresenta já que também essa definição se altera ao longo do tempo.

² Guilherme Peres. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consórcio de editores, 1996. Guilherme Peres. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense*. São João de Meriti: IPAHB, 2000.

³ Sobre o tema ver minha dissertação de mestrado publicada sob o título: *As chaves da Liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888*. Niterói: EdUFF, 2008.

⁴ Para isso foram fundamentais as leituras de Stuart Schwartz. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

selecionados. A pesquisa toma como ponto de partida na problemática teórica apresentada por Fredrik Barth, cujas contribuições no campo da Antropologia tem sido de grande importância para a construção historiográfica a respeito das fronteiras sociais:

Os regimes coloniais são um caso bastante extremo quanto ao grau e que a administração e suas regras se apresentam divorciadas da vida social local. (...) Isso não só permite a proximidade física e oportunidades de contato entre pessoas de diferentes grupos étnicos, independentemente da ausência de entendimento compartilhado entre elas, como também remove com clareza uma das restrições que normalmente operam nas relações interétnicas.⁵

Ao se referir aos regimes coloniais Barth está tratando de situações mais recentes onde as nações européias ocuparam áreas “coloniais” e submetem as populações locais à sua administração. No caso do Brasil é importante ter em mente que esse contato também usualmente dito “colonial” se deu de modo bem diverso já que a “vida social local” a que Barth se refere se aplicaria mais de imediato aos remanescentes dos grupos indígenas do recôncavo da Guanabara no final do século XVIII em diante e não aos escravos africanos. Os africanos, assim como os portugueses vieram de fora e compunham grupos fragmentados que longe de querer apenas manter suas tradições, buscavam construir novos laços sociais para sobreviver. Por outro lado, as análises de Barth nos alertam para a convivência de diferentes grupos étnicos e para o modo como esse relacionamento se deu; e é justamente deste ponto de vista que o autor é importante para a compreensão da inserção dos africanos no universo escravista colonial.

Os escravos - africanos e crioulos - construíam suas próprias identidades e elas variaram de acordo com a época não só pelas mudanças no interior da sociedade colonial mas porque a necessidade de renovação do estoque de africanos fez com que o perfil do tráfico atlântico tenha variado e que indivíduos de diferentes partes da África tenham sido desembarcados ao longo do tempo. Nesse contexto, para além da diversidade encontrada entre os escravos, o cativo foi de longe o fator preponderante para as construções identitárias individuais e coletivas. Deste modo, é preciso considerar as relações que os indivíduos estabeleciam no âmbito da sociedade escravista através do contato com outros

⁵ Fredrick Barth. “Os grupos étnicos e suas fronteiras”, In *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000, p. 64.

indivíduos de diferentes camadas sociais, mas principalmente de grupos étnicos diversos. Os critérios para organização de grupos eram estabelecidos e, mediante o reconhecimento dos seus pares e deles mesmos, as fronteiras eram definidas e as identidades reconstruídas.

A inserção da pesquisa na análise dos processos de crioulização da população escrava do Recôncavo do Rio de Janeiro concentrou esforços iniciais em identificar suas variações demográficas. Para isso, busquei o estudo de caso de uma representativa freguesia do Recôncavo - Santo Antônio da Jacutinga, que abrange as terras que circundam o rio Iguaçu - onde foi possível examinar as flutuações demográficas entre crioulos e africanos, contando com o privilégio de uma análise mais cuidadosa, permitida pela redução de escala. Entretanto, não foi apenas o método que nos auxiliou nessa empreitada, pois as perspectivas teóricas de Richard Price,⁶ bem como as reflexões de Luís Nicolau Parés⁷ sobre esse importante tema da escravidão, foram fundamentais para a construção das perspectivas construídas nesse trabalho.

Mesmo com os avanços nas pesquisas historiográficas e os amparos nas reflexões teóricas da Antropologia, são poucos os indícios encontrados nas fontes disponíveis para a realização deste trabalho. A identificação dos processos de produção dessas identidades poderia ser feito levando em conta a atribuição externa, assim como o modo como foram inseridos na cultura ocidental. Por ora o melhor indício a ser perseguido vem de fontes eclesiásticas, em especial os assentos de batismo de escravos disponíveis nos livros paroquiais. Embora guardem uma disposição quase ritualística, esses livros oferecem uma regularidade de informação que possibilita o uso combinado de vários deles, ou seja, permitem uma análise espacialmente ampla, assim como longa no tempo, permitindo que se acompanhe a vida de uma comunidade. Nesses livros encontra-se o primeiro momento em que o escravo é formalmente identificado: o ato de nomeação. Assim, “através dos livros de batismo, é possível encontrar um lugar onde a sociedade colonial construía a identidade escrava”.⁸ A consulta a essa documentação das freguesias do recôncavo foi facilitada pela implementação do projeto Ecclesiastical Sources in Slaves Societies cujo segmento Brasil

⁶ Richard Price. “O milagre da crioulização: retrospectivas”. *Estudos Afro-asiáticos*, ano 25, no. 3, 2003, p. 383-419.

⁷ Luís Nicolau Páres. “O processo de crioulização no Recôncavo Baiano (1750-1800). *Afro-Ásia*, 33, 2005, p. 87-132.

⁸ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

digitalizou e incentivou a pesquisa com a documentação do Arquivo da Cúria de Nova Iguaçu.⁹

Para a consolidação das minhas reflexões, a quantificação das procedências dos escravos foi fundamental, pois além dos assentos dos livros eclesiásticos, os inventários também possibilitam identificar os escravos da forma em que eles eram reconhecidos, descritos e tipificados:

Essas descrições, combinadas uma às outras, permitem identificar uma enorme variedade de “tipos”, a partir dos quais os africanos são enquadrados no conjunto da sociedade: os escravos apropriados aos trabalhos domésticos, os que melhor servem às atividades mineradoras e, no caso das mulheres, por que não, as mais desejáveis parceiras sexuais. Essas formas de pensar a escravaria resultam de um conjunto de critérios, muitos deles diretamente ligados às condições do tráfico, que precisam ser explicitados.¹⁰

As reflexões apresentadas têm sido complementadas através das possibilidades de tipificar os escravos africanos, bem como identificá-los no mundo colonial, mesmo considerando a condição de cativo. Contudo, é importante clarificar que, mesmo cativos, os africanos estavam inseridos na sociedade colonial de forma hierarquizada, como membros de grupos específicos, portanto, as denominações e procedências encontradas nas fontes são mais do que simples nomenclaturas, são um sistema de classificação que era utilizado no cotidiano escravista.¹¹ Desta forma, a composição da escravaria que existia no conjunto de freguesias situado no Recôncavo da Guanabara poderá ser compreendida, em grande parte, através da quantificação e da análise qualitativa das informações desta natureza.

Ao voltar-me para uma análise mais intensiva das fontes, sobretudo com o franco interesse de identificar as vozes sociais diversas das que foram privilegiadas por uma historiografia mais tradicional, percebo a necessidade de retomar minhas reflexões sobre a abrangência do tema. Neste sentido, possibilita-se identificar informações mais detalhadas das relações sociais, levando em conta as particularidades regionais, sem perder de vista a contextualização mais geral do tema. Para isso, a Micro-história possibilitou métodos

⁹ Sobre o projeto ver <http://sitemason.vanderbilt.edu/ecclesiasticsources/home> e para a coleção do Rio de Janeiro ver www.historia.uff.br/curias/modules/tinyd0/index.php?id=1

¹⁰ Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da cor...*, p.25

¹¹ Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da cor...*, p.96

interessantes através de “indagações sobre a história social e a construção de seus objetos”.¹² As dimensões reduzidas das questões debatidas neste trabalho serão fundamentais para ampliar o conhecimento sobre o passado escravista, tanto no âmbito da região estudada, quanto no contexto mais geral: primeiro da própria sociedade brasileira, mais adiante, das relações complexas que ocorriam no Atlântico.

O procedimento da escala, deve ser encarado como uma perspectiva metodológica bastante eficaz, mas não como um pressuposto teórico, como nos adverte Giovanni Levi.¹³ Não basta apenas reduzir a escala para se ter uma visão mais apurada do processo estudado. Através deste método, é possível analisar as irredutibilidades dos indivíduos, as contradições na geração da mudança social e as discrepâncias que emanam dos sistemas normativos. Seguindo o princípio mais comum da microanálise, a investigação mais intensa, com um olhar mais próximo, revelará detalhes e fatores que não são percebidos através de perspectivas mais generalizantes.¹⁴

A abordagem de um objeto com dimensões reduzidas oferece duas possibilidades: olhar as relações sociais com maior proximidade, voltando a atenção para detalhes ainda não percebidos; e observar contradições e assimetrias sociais que ofereçam possibilidades para um olhar diferenciado, substanciando novas perspectivas de interpretação historiográfica. Através dessa consideração teórica e metodológica, a problemática da escravidão no Rio de Janeiro passa por uma necessidade de ampliação de suas fronteiras. Esta ampliação investigativa tanto se imediatiza no que se refere aos princípios de se olhar para diferentes detalhes da escravidão no âmbito da própria cidade, como no que se refere a ampliação dos estudos para um terceiro lugar, além das suas fronteiras rurais e urbanas. O recôncavo guanabarrino tem sido pensado como uma fronteira entre o rural e o urbano, mas também pode ser visto como um outro lugar, que deve ser entendido a partir das relações que ali se estabelecem e não apenas pelas marcas deixadas pelos que passam.

Diversos têm sido os trabalhos que vêm abordando os mais variados aspectos das relações atlânticas que foram construídas no âmbito da cidade do Rio de Janeiro durante o período colonial. Muitos historiadores têm sido completamente eficientes ao analisar as entradas de africanos, a formação de espaços de sociabilidade africana, como as irmandades

¹² Jacques Revel, “Microanálise e construção do social”, In: *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p. 15.

¹³ Giovanni Levi, “Sobre Micro-história”. In: Peter Burke, *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992, p. 137.

católicas que eram formadas ou admitiam a presença de membros com ascendência africana, as maltas de capoeira, onde se dava uma formação política da rua, espaços de resistências, como quilombos que se formavam nos arredores ou no âmago da cidade.¹⁵ Uma outra abordagem enfoca tentativas de identificar suas dimensões atlânticas. Para isso, muitos historiadores investigaram a vida de senhores, comerciantes, marinheiros e dos próprios escravos durante a travessia do Atlântico. Essa é uma realidade que não pode ser desconsiderada, pois nos empresta profundas reflexões para identificar os mecanismos utilizados para conectar os portos africanos à cidade do Rio de Janeiro.¹⁶

Recentemente, Jaime Rodrigues construiu abordagens inovadoras sobre o tráfico de escravos. Através de sua obra o cotidiano dos navios negreiros foi reconstruído, os agentes sociais que neles trabalhavam foram tratados com a importância necessária para se obter as informações capazes de melhorar o entendimento desse processo. Além disso, uma nova perspectiva das relações entre senhores e cativos é abordada neste trabalho, já que o autor considera que ao longo da viagem os escravos estavam submetidos a “senhores temporários”. Ainda, através desse trabalho, é possível perceber as dimensões do tráfico no que se refere ao “desligamento identitário, mas também a reinvenção de identidades e formas de sobrevivência e solidariedade” realizados no mundo do cativo.¹⁷

Contudo, nestes importantes trabalhos de pesquisa sobre as múltiplas faces da escravidão africana no Brasil, não é possível encontrar uma preocupação sistemática com um olhar ampliado para além dos limites urbanos da capital da colônia. Novas iniciativas precisam ser admitidas e concebidas. Para atender às demandas dessa lacuna historiográfica situo minha pesquisa sobre a composição da escravaria africana que se estabeleceu nas

¹⁴ Idem, p. 139.

¹⁵ Mary Karasch. *A vida escrava no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. Sidney Chalhoub. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da Corte*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1990. Carlos Eugênio Soares. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro*. Campinas: Ed. Unicamp, 2002. Carlos Eugênio Soares. *Zungu: rumores de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1990. Juliana Barreto Farias, Carlos Eugênio Líbano Soares, Flávio dos Santos Gomes, *No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: AN, 2005. Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

¹⁶ Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. João Fragoso. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: AN, 1992. Jaime Rodrigues. *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.

¹⁷ Jaime Rodrigues. *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.

freguesias formadas no Recôncavo da Guanabara durante os séculos de colonização portuguesa no Brasil. Assim sendo, parto do pressuposto de que é possível inverter a abordagem corrente da historiografia e empreender uma história social do Recôncavo e de suas conexões com a cidade do Rio de Janeiro e com outros portos atlânticos.

Os africanos que vieram para o Novo Mundo, mesmo que compulsoriamente, transformaram o perfil humano do Brasil ainda no seu processo de formação, pois além de suas valiosas contribuições, também protagonizaram uma complexa mistura cultural. É de vital importância considerar que os africanos que aqui chegavam eram estranhos em uma terra estranha, longe dos seus, às vezes perto de poucos que lhes faziam lembrar a vida anterior à travessia atlântica. Neste contexto, os africanos experimentaram a escravidão no Novo Mundo e construíram novas experiências existenciais.

Como exemplo da análise combinada da história do recôncavo e dos locais de onde esses africanos partiram, procurei proceder a um esforço de compreensão de como eles poderiam ter, no cativeiro, tirado proveito de seus conhecimentos anteriores e desenvolvido especialidades que os habilitaram a se diferenciar no conjunto das opções do trabalho escravo. Ensejando a delimitação espacial ora definida, tem sido possível comparar as características fluviais do Recôncavo da Guanabara com o litoral e rios que caracterizavam diversas regiões africanas. Assim como no Recôncavo existia um volumoso comércio fluvial, com ampla circulação de mercadorias, pessoas e informações, em várias partes do litoral africano tal prática não era incomum, permitindo o estabelecimento de paralelos entre os escravos africanos que viviam nas freguesias do recôncavo com sua vida anterior à travessia atlântica. Neste sentido, foi possível identificar a maioria dos marinheiros e barqueiros africanos da Baía da Guanabara, cujas procedências eram de regiões africanas que tinham grandes rios e costume de navegação, como Moçambique e Cabinda.

O aparente paradoxo apresentado por Luís Felipe de Alencastro de que o “Brasil se formou fora do Brasil”, pode ser útil como ponto de partida para situarmos a importância do Atlântico no processo de formação, não apenas econômica, mas também cultural, do Brasil Colônia.¹⁸ Ao longo deste trabalho mostro que na verdade “dentro” e “fora” são categorias muito rígidas e não chegam a dar conta da flexibilidade e da particularidade das situações históricas aqui analisadas. Assim, este trabalho tem por base a idéia de que os

¹⁸ Luís Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

africanos, de posse de uma bagagem cultural que lhes era própria, fizeram uso dela para protagonizar papéis determinantes na formação do mundo atlântico. Por isso não se pode incorrer na idéia de uma formação puramente endógena, independente e isolada, nem tampouco de uma importação pura e simples de padrões de comportamento e tradições culturais.¹⁹

Um equilíbrio das interpretações sobre o passado colonial do Brasil só será possível mediante uma negação do eurocentrismo que caracterizou as construções historiográficas até um passado recente. Porém, o equilíbrio aqui evocado e desejado será possível mediante uma abordagem voltada para as relações fronteiriças e confluentes que se forjaram durante os séculos em que o comércio atlântico de escravos africanos perdurou nas relações entre o Brasil e a África. Diante dessas novas perspectivas busquei direcionar minhas reflexões para as diferentes modalidades de conexão entre o Brasil e a África. Para isso, as idéias de Sanjay Subrahmanyam foram fundamentais aos emprestar para esse trabalho a perspectiva das “histórias conectadas”. Ao estudar a formação da época moderna, esse historiador comparou seis países distintos: Burma, Sião, Vietnã, França, Rússia e Japão, considerando paralelos entre as experiências e trajetórias desses países, considerando as relações entre o interior de cada país, levando-se em conta as tradições culturais e que contribuem para a formação das identidades específicas, e o litoral, que servem como lugar de “conexão” entre essas identidades com novos signos, contribuindo para uma constante transformação. Neste turno, essas idéias contribuem para uma reflexão teórica que se contrapõe ao modelo eurocêntrico da História, demonstrando a importância de cada cultura na formação da sociedade moderna, sobretudo porque nenhuma sociedade foi apenas influenciada, servindo como um poço para todas as tradições culturais européias que eram impostas ou inculcadas quotidianamente. Além disso, através destas perspectivas é possível reinventar as interpretações geográficas globais, considerando as transformações que se davam através das suas histórias conectadas.²⁰

¹⁹ Sobre a idéia de “bagagem cultural” ver Mariza de Carvalho Soares. “A nação que se tem e a terra de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no Império português século XVIII”. *Estudos Afro-Asiáticos*, 26, maio-agosto, 2004, p. 303-330.

²⁰ Sanjay Subrahmanyam. “Connected Histories: notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”. In: *Modern Asian Studies*, Vol. 31, Nº 3, Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800. Cambridge University Press, Jul, 1997, p. 735-762.

Todas as histórias estão conectadas.²¹ Já não é possível conceber qualquer construção historiográfica sem esta consideração. Modelos tradicionais, considerados paradigmas inexoráveis vêm sendo sistematicamente redefinidos através de estudos baseados em problematizações que, até recentemente, eram ignoradas por estudiosos das ciências humanas e sociais, como a História. Um exemplo desse rompimento é o trabalho de John Thornton para a história atlântica. O autor examina a participação de agentes sociais marginalizados na formação social, econômica e cultural do Atlântico, contribuindo para a revisão dos desequilíbrios historiográficos construídos através de abordagens que exacerbaram as perspectivas eurocêntricas para o Atlântico. Assim, é possível construir um novo lugar para os africanos na história da África e das Américas, dando a eles um papel de maior destaque do que usualmente lhes é destinado. Para Thornton os africanos tinham uma efetiva participação nas transformações que ocorriam na sociedade que viviam, pois estavam conectados desde o seu interior até o litoral através das muitas possibilidades de interação que tinham acesso através do complexo atlântico.²²

Numa perspectiva que valoriza os africanos como seres humanos capazes de agir dentro do universo da escravidão Paul Lovejoy emprestou uma perspectiva africanista para o tráfico atlântico, sobretudo na costa ocidental, embora também tenha considerado outras possibilidades interpretativas como a expansão islâmica e a perspectivas culturais da escravidão na África. Através de seu estudo é possível identificar como a demanda de escravos nas Américas afetou a economia política das áreas de onde vinham os escravos, demonstrando as conexões entre as trajetórias locais com as forças globais. Para Lovejoy são inegáveis os impactos e as transformações abruptas que as atividades atlânticas, sobretudo o comércio de escravos, produziam nas diferentes sociedades africanas.²³

Para a perspectiva que pretendo construir, essas transformações ocorriam mediante as profundas conexões que existiam entre mundos diferentes que dividiam um mesmo processo histórico. São notórias as divergências entre Paul Lovejoy e John Thornton e,

²¹ Silvia Lara propõe que as relações históricas mais complexas do período colonial sejam pensadas através das conexões entre as historiografias sobre o Antigo Regime na América Portuguesa e a escravidão no Brasil. Silvia Hunold Lara. “Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. In: Maria Fernanda Bicalho e Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. São Paulo: Alameda, 2005.

²² John Thornton. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

²³ Paul E. Lovejoy. *A escravidão na África: Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

longe de mim, a intenção de aproximar teses antagônicas, entretanto, um ponto em comum pode ser percebido nesses trabalhos: a necessidade de se considerar as fortes conexões que o tráfico de escravos provocavam em diferentes sociedades.

Através deste trabalho pretendo conectar a história de uma região menosprezada pela historiografia dos anos 1980 e 1990 que rotulou a “região” como parte do campo da “história regional”, em oposição a uma história nacional, essa sim de maior fôlego e relevância. Enfrentando essa perspectiva meu desafio é mostrar que o Recôncavo foi palco de importantes conexões atlânticas que de pronto jogam por terra qualquer crítica sobre o caráter “regionalista” dos acontecimentos estudados.²⁴ Mas além do Atlântico, das costas africanas e dos portos e cidades marítimas do Brasil, é preciso elaborar novos espaços onde essas conexões se realizam. As freguesias do Recôncavo e os pequenos portos do fundo da Baía de Guanabara estão sem dúvida entre esses novos espaços a serem identificados e explorados pela historiografia.

É preciso refletir sobre as construções historiográficas que foram realizadas sobre o Recôncavo da Guanabara. A escassez de trabalhos dessa natureza é de imediato um problema por isso é preciso mapear as contribuições que de algum modo tangenciam essa problemática. É o caso de Antonio Carlos Jucá de Sampaio, que ao estudar a autonomia da economia fluminense tratou da formação econômica do recôncavo.²⁵ Também Flávio dos Santos Gomes, ao estudar as diversas formas de resistência escrava na província do Rio de Janeiro, reservou um capítulo sobre a formação de quilombos de Iguazu.²⁶ Carlos Eugênio Soares estudou as relações ampliadas dos escravos em torno dos *zungus*, e indica o processo de uma tal Catarina Cassange, que vivia entre o quilombo das Laranjeiras, na freguesia de Nossa Senhora da Ajuda de Guapimirim, pertencente a vila de Magé e as casas de *zungu* do Rio de Janeiro.²⁷ Alguns trabalhos têm sido mais específicos, entretanto, com uma característica que também demanda uma série de problemas. É o caso de José Cláudio

²⁴ Para o debate sobre a história regional ver Janaina Amado. “História e região: reconhecendo e construindo espaços”. In: Silva, M. A. (Org.). *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, 1990.

²⁵ Antonio Carlos Jucá Sampaio. *Na encruzilhada do império; hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (1650-1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

²⁶ Flávio dos Santos Gomes. *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX*. Edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

²⁷ Carlos Eugênio Soares. *Zungu: rumores de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1990.

de Souza Alves que escreveu uma história da violência na Baixada Fluminense²⁸ utilizando de uma perspectiva de longa duração, desta forma, esticando esforços até o período colonial. Assim, também situo o trabalho de Marlúcia dos Santos Souza, que desenvolveu dissertação sobre a história política de Duque de Caxias buscando na origem agrária da região explicações para as transformações que caracterizam a sociedade do presente.²⁹ As duas últimas obras citadas são esforços valiosos para o estudo da história da hoje chamada Baixada Fluminense e muito contribuíram para a ampliação do conhecimento de seu passado, entretanto, são pesquisas cujas problematizações centrais situam-se no tempo presente.

Duas outras contribuições são as dissertações de mestrado de Vânia Frões e de Antônio Jucá Sampaio. A primeira trata da formação política, administrativa e econômica da vila de Estrela,³⁰ e a segunda sobre a vila de Magé³¹. Entretanto, ambas as pesquisas focalizam o final do século XIX, o que pode nos ajudar com as perspectivas já construídas sobre a região, mas nos distancia das questões relevantes para o século XVIII que me interessa aqui. Do mesmo modo, situo o meu próprio trabalho anterior onde abordo o passado escravista do Recôncavo do Rio de Janeiro no século XIX³². Tais trabalhos não serão ignorados, mas tenho a convicção da limitação de suas contribuições para as perspectivas pretendidas para esta pesquisa.

Recentemente Denise Vieira Demétrio defendeu dissertação de mestrado sobre a família escrava na freguesia de Santo Antônio da Jacutinga durante as últimas décadas do século XVII até 1730. Em seus esforços de pesquisa assimila-se a análise de uma grande diversidade de procedências e outras formas de identificar a escravaria da região, em especial os escravos africanos. Uma outra característica importante assinalada neste trabalho é o fato da convivência dos engenhos de açúcar e dos engenhos de farinha ao longo do fim do século XVII e o início do século XVIII, assim como o aumento dos engenhos de farinha em relação aos de açúcar. Assim, a autora nos empresta valiosas idéias

²⁸ José Cláudio de Souza Alves. *Dos Barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense*. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2003.

²⁹ Marlúcia S. de Souza. Antecedentes históricos: o passado agrário de Iguazu e Estrela. In: *Escavando o passado da cidade: Duque de Caxias e os projetos de poder político local*. Niterói: UFF, 2001, p. 37-38.

³⁰ Vania Frões. Município de Estrela (1846-1892). Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1974.

³¹ A. C. J. Sampaio. Magé na crise do escravismo: sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888). Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1994.

³² Nielson Rosa Bezerra. As confluências da escravidão no Recôncavo da Guanabara: Iguazu e Estrela (1833-1888). Dissertação de Mestrado. Vassouras: USS, 2004.

para pensar as identidades africanas e, principalmente, uma valiosa pista para dar um lugar para o recôncavo nas conexões atlânticas através da utilização de mão-de-obra escrava e na comercialização de farinha nos mercados africanos.³³

Complementando a produção acadêmica mais restrita um importante conjunto de trabalhos sobre a história do recôncavo foi produzida por memorialistas. É o caso de José Matoso Maia Forte³⁴ que escreveu sobre a fundação da Vila de Iguaçú, contribuindo para a preservação da memória da região. Da mesma forma, Waldick Pereira³⁵ escreveu sobre a História econômica “da região” e Guilherme Peres³⁶ desenvolveu estudos sobre os caminhos e o cotidiano dos tropeiros que cruzavam o Recôncavo em direção ao interior da Província do Rio de Janeiro. Além disso, também situa-se os textos publicados na *Revista do IHGB*, aqui representados pelas reflexões de Enéas Martins Ribeiro. Em seu textos sobre os três caminhos para Minas Gerais, o autor estabelece uma importante descrição sobre as características das vias de ligação entre o interior e o litoral, além de apresentar uma importante inserção na forma de organização das pequenas comunidades que se estabeleceram ao longo desses trajetos³⁷. Embora tais trabalhos sejam metodologicamente dignos de ressalvas e apresentarem perspectivas interpretativas comprometidas com o lugar político que seus autores ocupavam, serão considerados como um conjunto de meios para a obtenção de referências investigativas para a feitura desta tese. Além dos trabalhos mencionados, uma outra categoria de publicações será de extrema importância para a obtenção de informações sobre a temática da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro. Trata-se dos relatos de viajantes, tais como Rugendas,³⁸ Kidder,³⁹ Ribeyrolles,⁴⁰ Luccock,⁴¹

³³ Denise Vieira Demétrio. *Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara. Séculos XVII e XVIII*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

³⁴ José Matoso Maia Forte. *Memória da Fundação de Iguassú*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Comércio, 1933.

³⁵ Waldick Pereira. *Cana, café e laranja: história econômica de Nova Iguaçú*. Rio de Janeiro: FGV, 1977.

Waldick Pereira. *Barão do Tinguá: Francisco Pinto Duarte*. Nova Iguaçú: IHGNI, 1981.

³⁶ Guilherme Peres. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consócio de Edições, 1996. Guilherme Peres. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense*. São João de Meriti: IPAHB, 2000.

³⁷ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. *Congresso Comemorativo do Bicentário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. Revista do IHGB, Vol. 1, 1965: 171-211.

³⁸ **João Maurício Rugendas. Viagem Pitoresca Através do Brasil. SP: Martins e Editora da USP, 1972.**

³⁹ Daniel P. Kidder. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. RJ: Biblioteca Histórica Brasileira, 1972.

⁴⁰ Charles Ribeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Vol. 1. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980: 218-219.

⁴¹ John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975.

Saint-Hilaire,⁴² e Von Tschudi⁴³ que em suas viagens pelo litoral e pelo interior do Brasil, passaram pelo Recôncavo e deixaram importantes informações sobre a região durante o período estudado. Sem dúvida tropeiros e viajantes reforçaram a idéia de que o recôncavo era um lugar de passagem.

Assim, através das referências teóricas apresentadas, dos modelos metodológicos e das construções historiográficas que servirão de paradigmas para a construção da tese, penso que um dos principais objetivos deste trabalho poderá ser atingido ao se estabelecer um diálogo com a historiografia mais recente dedicada a identificar as múltiplas formas de relação entre o Brasil e a África. Além disso, através deste balanço historiográfico é possível apontar para as repercussões que essas relações globais provocava em âmbito mais reduzido. Desta forma, considerar as diversas conexões históricas que podem ser percebidas através da escravidão e do complexo comércio que se dava no Atlântico, levando em conta que o oceano era uma etapa (talvez a mais importante) de um processo que se iniciava no interior e se estendia até o litoral do Brasil e da África, passando por regiões de confluências como o Recôncavo da Guanabara.

Como objetivo central deste trabalho pode-se destacar a intenção de identificar de onde procediam os africanos que eram deixados no recôncavo do Rio de Janeiro a partir do “espraçamento” da população escrava que era desembarcada no porto da cidade do Rio de Janeiro e revendida para o interior fluminense. Neste sentido, penso que seja possível ampliar o conhecimento sobre as formas em que se davam o comércio atlântico entre o recôncavo e a costa ocidental da África. Deste modo, uma importante lacuna para a historiografia sobre o tema recebe uma breve, porém, não menos importante contribuição, pois é preciso revisitar o trajeto efetivo das rotas do tráfico atlântico, consolidando informações mais específicas como os pontos de onde se iniciavam e exatamente onde terminavam.

Uma outra importante questão que precisa ser considerada está relacionada às demandas dos produtos brasileiros nos mercados africanos, pois eram um dos fundamentos para o delineamento da dinâmica comercial entre as duas costas atlânticas. No caso do recôncavo da Guanabara, a produção de maior significância era a farinha, cujo valor até

⁴² Saint-Hilaire Augusto de Luccock. *Viagens pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais (1779-1853)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975.

⁴³ Jacob Johann Von Tschudi. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980.

então pouco considerado pela historiografia.⁴⁴ Contudo as fontes pesquisadas demonstram o uso da farinha fluminense nas negociações de diferentes mercados africanos, como Benguela, situada no sul de Angola; e os portos de Bony e Calabar, situados na Baía de Biafra, atual Nigéria. Assim sendo, os senhores de Magé, freguesia situada no fundo da Baía da Guanabara estiveram associados com importantes traficantes de escravos da cidade do Rio de Janeiro, navegavam para diferentes partes da costa africana onde mercadorias encomendadas por frete, como a farinha, eram entregues em troca de escravos, panos, objetos de decoração, munição, armas e pólvora. Suas viagens até agora pouco conhecidas ficaram registradas aqui e ali, como no caso por mim estudado, de uma viagem durante a qual aportaram em São Tomé, onde se submeteram aos despachos administrativos e burocráticos, além de realizarem os reparos nas embarcações. Entre essas medidas administrativas, registra-se o despacho de escravos comprados em Calabar e trazidos para a cidade do Rio de Janeiro. Esse tipo de percurso que aportavam em diferentes portos e procedia a diferentes modalidades de comércio era conhecido como “viagem redonda” e nunca foram descritas pela historiografia que vem se concentrando nas rotas de embarque e desembarque de escravos sem considerar o conjunto dos negócios realizados ao longo da viagem. Assim sendo, a documentação referente ao comerciante de Magé estudada permite melhor perscrutar os meandros desses negócios, sempre meio escusos, que a documentação regular não consegue enxergar.

Foi ao longo da pesquisa que os horizontes da pesquisa suplantaram a limitação da análise regional em prol de uma abordagem mais aberta, mais conectada, para retomar a perspectiva de Subramanyan. Assim, a intenção de início voltada para o recôncavo na historiografia sobre a escravidão no Rio de Janeiro ganhou dimensões muito mais amplas, favorecendo a elaboração de novas hipóteses explicativas para a história das relações entre a África e o recôncavo da Guanabara. Neste sentido, a produção de farinha que era realizada nas freguesias do Recôncavo, até então entendida para o “consumo interno”, ganha uma importância ampliada nas relações comerciais nos mercados africanos. A comercialização de farinha em portos onde se adquiria mercadorias, a estada em mais de

⁴⁴ Sobre a farinha nos séculos XVI e XVII ver Mariza de Carvalho Soares, “O vinho e a farinha, ‘zonas de sombra’ na economia atlântica no século XVII.” In Fernando de Sousa (Coord.) *A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Lisboa, CEPESE/Afrontamento, 2008. pp. 215-232.

um importante porto atlântico na costa africana, demonstram que as relações eram muito mais complexas do que se imaginava anteriormente.

Outra questão de grande relevância é a distribuição da escravaria desembarcada no porto do Rio de Janeiro e distribuída na cidade e no seu entorno, enviada aos engenhos e plantações, sem contar os escravos remetidos às outras capitanias, como Minas e São Paulo. Neste trabalho, acentuam-se as confluências entre o mundo rural e o mundo urbano. A presença dúbia de senhores rurais, como os produtores de farinha, em negócios que se estendiam até a cidade do Rio de Janeiro, caracterizando a fluidez entre os dois mundos. Soma-se a isso o cotidiano de muitos escravos que, empregados no setor de transporte – tanto fluviais, como terrestres – literalmente transitavam de um extremo a outro.

Para as iniciativas apresentadas a escolha das fontes foi uma tarefa árdua e nem sempre bem sucedida. Ao longo da pesquisa muitas fontes foram descartadas. Também é necessário destacar que o fôlego nem sempre foi suficiente para seguir as fontes até onde elas poderiam levar, ficando uma série de questões para serem resolvidas em outras oportunidades. Para construir um panorama do recôncavo e de Iguaçu em particular, das atividades produtivas e do perfil ocupacional da escravaria selecionei 45 inventários de senhores que viviam nas freguesias do recôncavo, sob a guarda do Arquivo Nacional. A seguir apresento a lista dos 45 inventários que serviram como base para a pesquisa, utilizados para a formulação do capítulo 1 e para a elaboração do conjunto de procedências africanas no capítulo 2.⁴⁵

1. Ana Luiza Angélica. Freguesia de N. S. Pilar (1803-1820). Esta senhora tinha um bote, casa de vivenda e 22 escravos empregados em serviços de roça e transporte.
2. Anastácio de Jesus Duarte e Mariana de Jesus. Freguesia de N. S. Pilar (1813-1820). O casal deixou três escravas forras. Tinham terras, onde produziam farinha e 26 escravos empregados no serviço de roça e no setor de transporte.
3. Ana Maria da Conceição. Freguesia de N. S. Pilar (1795). Tinha seis herdeiros e 13 escravos.
4. João Lopes. Freguesia de N. S. Pilar (1794). Produzia farinha e tinha 5 escravos.
5. Gertrude Maria de Jesus. Freguesia de N. S. Pilar (1819-1821). Tinha terras e uma casa de palha onde se produzia farinha ao trabalho de 10 escravos.
6. Francisco José Carneiro. Freguesia de N. S. Pilar (1819). Possuía três escravos empregados na roça.
7. Ana Maria de Jesus. Freguesia de N. S. Pilar (1794). Possuía três escravos empregados em serviço de roça.

⁴⁵ Sobre a notação para a identificação dos inventários no acervo do Arquivo Nacional ver a lista completa de fontes no final deste trabalho.

8. João Correia de Barros. Freguesia de N. S. Pilar (1803-1805). Identificado como capitão, possuía três escravos em serviço de roça e no setor de transporte.
9. Gertrude Maria dos Anjos. Freguesia de N. S. Pilar (1814-1822). Tinha 2 escravas: uma quituteira e uma costureira. Também tinha propriedades na Corte.
10. Ana Muros. Juízo de órfãos. Caixa: 867. Processo: 2239. Freguesia de N. S. Pilar (1808). Produzia farinha e pouco café. Tinha escravos lavradores e escravos barqueiros.
11. Maria Joaquina Ferreira Barbosa. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1810). Plantava mandioca, tinha outras terras na freguesia e casas na Corte. Possuía 10 escravos.
12. Manuel Antônio de Brito. Freguesia de N. S. Pilar (1806). Produzia mandioca utilizando o trabalho de seis escravos e tinha terras em outras freguesias no Recôncavo.
13. Rosa Maria Maciel. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1783). Tinha 20 escravos empregados na produção de farinha.
14. Maria Bernarda. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1809). Produzia farinha. Tinha dois escravos.
15. Manoel Monteiro de Castro. Freguesia de N. S. Pilar (1807). Produzia farinha, café e arroz. Tinha 12 escravos.
16. Maria da Conceição. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1789). Tinha três escravas: uma crioula empregada no serviço de roça e duas filhas, um de três anos e outra de quatro meses.
17. Maria Antonia do Espírito Santo. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1795). Tinha cinco escravos.
18. Manoel Pereira Barreto. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1813-1817). Tinha um sítio com bastante pés de café, mas apenas um escravo.
19. Felícia Joaquina do Espírito Santo. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1812). Produzia farinha e contava com o serviço de 14 escravos.
20. José de Melo. Freguesia de N. S. Pilar (1805-1807). Produzia farinha e contava com o serviço de nove escravos.
21. Bernarda Maria de Jesus. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1801). Produzia farinha e contava com o serviço de 20 escravos.
22. Manoel Gonçalves Coelho. Freguesia de N. S. Pilar (1821). Tinha nove escravos, sendo que oito eram mulheres, cujos ofícios eram quitadeiras, lavadeiras, engomadeiras e cozinheiras. Não se menciona a posse de terras.
23. Lourenço de Souza. Freguesia de N. S. Pilar (1791). Produzia farinha e contava com os serviços de nove escravos.
24. José Caetano de Almeida. Freguesia de N. S. Pilar (1814). Inventário incompleto e com poucas informações.
25. João Dias Machado. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1800). Produzia mandioca, telhas e café. Tinha casa na cidade do Rio de Janeiro. Entre seus 31 escravos, havia quem trabalhava na roça, no setor de transporte e um barbeiro.
26. Victorino da Silveira Duarte. Freguesia N. S. Pilar (1807). Produzia farinha e contava com o trabalho de seis escravos, sendo que três deles tinham algum tipo de negociação de alforria encaminhada.
27. Rosa Maria da Ressurreição. N. S. Pilar (1788). Produzia farinha e contava com o trabalho de 12 escravos.
28. Luiza Matos Coutinho. São João de Meriti (1779). Possuía duas casas de vivenda e contava com 15 escravos.

29. Maria Vitória da Conceição. Pilar (1816). Possuía 84 escravos para a produção de cana, milho e olaria.
30. José Caetano de Almeida. N. S. Pilar (1814). Produzia farinha, milho, feijão, cebola, café, cana e banana. Contava com o trabalho de três escravos.
31. José da Silva Duarte – Freguesia de Piedade de Iguassu (1807-1809). Tinha 14 escravos empregados no serviço de roça.
32. José da Costa Neves. São João de Meriti (1798). Produzia açúcar mascavado e branco com o trabalho de 11 escravos.
33. José Céspedes Barbosa. São João de Meriti (1818). Produzia farinha e contava com 63 escravos que, além de lavradores, também tinha um sapateiro e um corimbeiro.
34. Cláudia Maria da Conceição. Inhomirim (1812-1813). Produzia farinha e contava com o trabalho de três escravos.
35. Ana Maria de Santa Rosa. Marapicu (1798). Produzia farinha e contava com o trabalho de seis escravos.
36. Mariana da Silva. Inhomirim (1793). Inventário com poucas informações legíveis.
37. Antonio José Vieira Leitão. Inhomirim (1800-1804). Tinha 14 casas, fazenda em Inhomirim e quatro escravos: um cozinheiro, um aprendiz de sapateiro, uma lavadeira e um no serviço de ganho.
38. Clemencia Angelica. Marapicu (1814). Tinha um cavalo, quatro bestas de carga, quatro cangalhas, um engenho de mandioca e sete escravos.
39. Manoel da Silva Correa. Guapimirim (1803). Tinha casa e armazém na Ilha do Governador, uma fazenda em Guapimirim, casas na cidade do Rio de Janeiro, canoas, barcos e 41 escravos.
40. Pantaleão Pereira de Azevedo. São Nicolau do Suruí (1811). Terras em Suruí, casas na Corte. Tinha um escravo para quem deixou todas as suas roupas brancas.
41. José Martins de Brito. Inhomirim (1821-1828). Tinha muitas terras em Inhomirim e oito escravos.
42. Manoel Gomes da Cunha. Suruí (1815-1817). Tinha terras e armazém em Suruí, casas na Corte. Produzia farinha e contava com o trabalho de 31 escravos que eram lavradores, marinheiros, barqueiros, engomadeiras e costureiras.
43. Domingos Antonio Belo. Inhomirim (1817-1823). Casa de vivenda e uma engenhoca de farinha. Tinha boi de carros, cavalos, bestas e ferramentas. Contava com 16 escravos.
44. Manoel Gomes Cardoso. Inhomirim (1814-1818). Identificado como sargento, tinha duas fazendas, olarias, barco grande, casa na Corte e 97 escravos.
45. José Reginaldo de Mello Velho. Magé (1812-1830). Era proprietário e comerciante de Magé. Entre seus negócios estava o atravessamento da farinha produzida no Recôncavo para a Corte e outras conexões em diferentes portos africanos. Era um dos sócios da bergantim São José Diligente, embarcação que fazia viagens regularmente para a África.

Além disso, também recorri as informações dos viajantes europeus que passaram e registraram através de textos e iconografias as principais características do recôncavo, além das informações obtidas no Relatório do Marquês de Lavradio e nas Visitas Pastorais do Monsenhor Pizarro, ambas do fim do século XVIII. A elaboração de um perfil étnico baseado nas procedências da escravaria do recôncavo foi possível através da seleção das informações obtidas nos livros de batismo, nas listas apresentadas nos inventários

senhoriais e nas matrículas de embarcações e tripulações que eram empregadas na baía da Guanabara.

O trabalho quantitativo foi melhor compreendido após o cruzamento de suas informações com as fontes qualitativas, como os processos criminais, os processos cíveis, os despachos de embarcações atlânticas e o panorama da “viagem redonda” realizada pelo bergantim São José Diligente contido na documentação anexada no inventário do Senhor José Reginaldo de Mello e Velho. Essas e outras informações ainda foram enriquecidas pelo trabalho de identificação da exportação de farinha no periódico *Gazeta do Rio de Janeiro*, acolhido pela Biblioteca Nacional. Também foram utilizados os mapas da Capitania e, depois, Província do Rio de Janeiro, cujas cópias foram adquiridas no acervo do Centro de Referência da História da Baixada Fluminense – CRPH. Outra fonte que não poderia deixar de ser mencionada é o *Transatlantic Slave Trade Database*, disponibilizado na Internet e que foi de extrema importância para a investigação dos roteiros do bergantim São José Diligente e suas viagens atlânticas.

No primeiro capítulo apresento um panorama da escravidão africana e das diferentes atividades econômicas no Recôncavo da Guanabara. Ao problematizar o processo de ocupação colonial foi possível perceber que a maioria dos escravos era empregada na produção de farinha de mandioca, produção que no recôncavo foi superior a qualquer outro produto como o açúcar, o tabaco, a geribita e até mesmo gêneros alimentícios como o milho, o arroz e o feijão. Durante este capítulo destaquei a expressiva quantidade de escravos que trabalhavam no setor de transporte com destaque para os barqueiros, lancheiros, carreiros e tropeiros. Da mesma forma foi encontrada evidência para uma grande diversidade de atividades ocupacionais dos escravos, sugerindo uma forte confluência da escravidão do mundo rural e do mundo urbano, tendo o recôncavo como sua principal área de fronteira. Ainda aponto para o perfil dos senhores que viviam e tinham negócios no recôncavo, no interior fluminense e na cidade do Rio de Janeiro, demonstrando que os escravos acompanhavam as demandas criadas pelas atividades senhoriais. Neste capítulo também busquei privilegiar as características específicas dos escravos que viviam no recôncavo comparando com a cidade do Rio de Janeiro e as regiões produtivas para a exportação do interior fluminense. Com isso, as marcas gerais da escravidão no Recôncavo foram estabelecidas, de forma que os muitos caminhos percorridos ao longo dos desdobramentos da história do cativo africano no Brasil.

No capítulo dois através dos registros das procedências dos escravos construí um padrão étnico da população escrava africana. Neste momento da pesquisa foram perseguidas as possibilidades de pensar as identidades africanas e o processo de ladinização da escravaria. Para tal foi estabelecido um diálogo com a historiografia africanista, de forma que fosse possível elaborar um espaço de diálogo sobre as ressignificações culturais que foram estabelecidas no cativeiro. Embora a predominância das procedências da África Centro-Ocidental caracterizasse a população escrava da região, o conjunto formado pelas procedências minoritárias era bem significativo, sustentando a formação de identidades culturais múltiplas distintas dos grupos majoritários oriundos da África centro-ocidental. Além disso, a presença de escravos nascidos no Brasil também foi bastante representativa. Através destas perspectivas foi possível conceber as condições de trabalho dos escravos, seus espaços de autonomias, suas referências identitárias reconstruídas ao longo dos séculos de escravidão. Neste capítulo foi estabelecido uma questão fundamental para todo o corpo da pesquisa. A diversidade dos escravos relativa às procedências era muito maior do que em outras regiões, haja visto tratar-se de um lugar de grande circulação de pessoas onde as formas cotidianas de organização parecem ter sido bem complexas.

No capítulo terceiro aproximei os dois principais eixos temáticos que nortearam as problematizações desenvolvidas ao longo da pesquisa. Ao analisar as matrículas das embarcações que navegavam na baía da Guanabara, foi possível identificar as diferentes rotas fluviais e os diversos tipos de embarcações utilizadas. Nesta mesma oportunidade foi possível quantificar a naturalidade de todos os marinheiros (inclusive africanos e europeus) que trabalhavam regularmente nas águas da baía de Guanabara. Com isso, foi possível apresentar uma nova perspectiva para os estudos da escravidão no Rio de Janeiro, abrindo entre outros debates, o predomínio do gênero masculino nas atividades de quitanda no mar, tema que merece uma especial atenção por sua particularidade. Outra possibilidade abordada durante este capítulo foi a figura dos mestres de embarcações, cujas descrições encontradas nas matrículas e registros da Marinha foram providenciais para lançar luz para um importante agente do mundo da escravidão fluminense ignorada pela historiografia. Foram identificados mais de quatorze portos no entorno da baía de Guanabara e mais de 25 diferentes procedências entre os escravos e homens livres que trabalhavam como remadores nas mais variadas embarcações, com predominância de escravos procedentes de Cabinda (África Centro-Ocidental) e Moçambique (África Oriental). Em ambos os casos, eram

regiões africanas que tinham importantes rios amplamente utilizados para a conexão de mercados africanos. Embora cativos, essas pessoas mantiveram os ofícios que exerciam ou presenciavam serem exercidos nas suas regiões de origem. Considerando as imagens construídas por Joseph Miller⁴⁶ que apresentou uma perspectiva cultural para o negócio do comércio de escravos, é possível que muitas das referências culturais do mundo do cativo tenham sido resultantes de reformulações dos signos culturais trazidos das diversas regiões africanas.

O capítulo quatro concentra os esforços para pensar a comercialização da farinha do Recôncavo do Rio de Janeiro nos mercados atlânticos. Com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre as conexões do recôncavo com a África optei por reconstruir trajetórias individuais e entrecruzá-las ao longo do texto. Assim, foi possível perceber que o recôncavo não estava inserido no complexo mundo atlântico apenas pelo consumo de mão-de-obra africana, mas que também tinha uma efetiva participação na oferta de mercadorias, como era o caso da farinha de mandioca. Num primeiro momento foi necessário construir a trajetória da farinha, levando-a a ser percebida como a mais importante mercadoria produzida no recôncavo, seu processo de escoamento para a cidade do Rio de Janeiro através dos rios e da baía de Guanabara e, posteriormente para a África, seja como gênero para alimentar a tripulação dos navios, sejam com mercadoria encomendada por frete para Benguela, seja como mercadoria vendida durante a comercialização de escravos em Calabar. Para a reconstituição dessas rotas e dos negócios a elas associados me concentrei nos interesses do Senhor José Reginaldo de Mello e Velho, proprietário e comerciante de Magé, porto situado no fundo da Baía da Guanabara. Esse comerciante exercia influência sobre outros produtores de farinha do recôncavo.⁴⁷ Associou-se a traficantes de escravos da praça do Rio de Janeiro e partiu para uma “viagem redonda” pelos portos atlânticos, com o objetivo de vender suas mercadorias e comprar escravos na África.

⁴⁶ Joseph Miller. Op. Cit.

⁴⁷ Sobre a perspectiva dos estudos da história dos negócios ver Carlos Gabriel Guimarães, “História dos Negócios/História Financeira (final do século XVIII e XIX)”, In José Jobson de Andrade Arruda e Luiz Adão da Fonseca (org.), *Brasil-Portugal: História, agenda para o milênio*. Bauru: EdUSC, 2001, pp. 271-278 e também do mesmo autor “O fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o negocio da carne humana” In Mariza de Carvalho Soares (org.) *Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF, 2007. Pp. 35-64.

CAPÍTULO I

Os caminhos da escravidão africana no Recôncavo da Guanabara

1. O Rio de Janeiro e os caminhos do tráfico atlântico

No início do século XVIII, com a descoberta do ouro e o deslocamento do eixo da economia colonial para as capitanias do Rio de Janeiro e Minas Gerais houve também uma profunda mudança no quadro do comércio atlântico de escravos entre o Brasil e a África. A produção aurífera deslocou as demandas por mão-de-obra escrava, transformando Minas Gerais na principal consumidora do trabalho africano e o Rio de Janeiro na sua principal porta de entrada. Assim, as transformações econômicas foram acompanhadas por mudanças urbanas. A cidade do Rio de Janeiro cresceu até se tornar, em 1763, a capital do Brasil. Enquanto na rota minoritária que importava escravos da Costa da Mina para o Rio de Janeiro os principais produtos eram o tabaco e o ouro, no caso de Angola a cachaça ganhou desde cedo destaque em relação aos demais produtos.⁴⁸

Assim, ao longo do século XVIII, o comércio de escravos africanos se consolidou no Rio de Janeiro. Formou-se um grupo de negociantes cujo capital era utilizado para novos empreendimentos, aliando-se à formação de uma importante rede de fornecedores de mercadorias que eram consumidas pelos mercados africanos, estreitando as relações entre as costas atlânticas. Neste sentido, foram construídas e adquiridas diversas embarcações, cujo uso transformou o Atlântico em um espaço de confluências econômicas, transformando a sociedade, a cultura e o cotidiano dos povos envolvidos no tráfico de almas africanas que persistiu durante todo o período colonial e por quase todo o século XIX. Segundo Jaime Rodrigues:

⁴⁸ Para a rota da Mina ver Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004; para o comércio da cachaça ver José C. Curto, *Alcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental*. Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa. Editora Vulgata. 2002. Ver também Pantoja, Selma e Saraiva, Flávio Sombra. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, em especial o capítulo de Joseph C Miller. “A Economia Política do Tráfico Angolano de Escravos no Século XVIII”. pp. 11-68.

Ao longo de um século, a partir de meados dos Setecentos, o Rio de Janeiro manteve a condição de principal porto importador de africanos do Brasil. Se a mineração em declínio já não demandava tantos braços, a importação de cativos passou a ser estimulada pela abertura de novas frentes produtivas. Com a vinda da Corte portuguesa, em 1808, a cidade assumiu definitivamente a condição de principal porto do império lusitano e, mais tarde, brasileiro.⁴⁹

Da mesma forma, a região de Minas Gerais se transformou no principal destino da escravaria africana que era desembarcada no porto do Rio de Janeiro. Em primeira vista, pela necessidade de mão-de-obra na produção aurífera, bem como nas demais atividades econômicas que sustentavam a sociedade mineira. Entretanto, uma considerável produção tem demonstrado que a Capitania de Minas Gerais também ocupou espaço principal na demanda de escravos africanos em função da produção de alimentos, que abastecia as regiões mineradoras e regiões de outras Capitanias.⁵⁰

2. O Recôncavo do Rio de Janeiro e os caminhos da ocupação colonial portuguesa

Neste contexto ocorre a inserção do Recôncavo da Guanabara no tabuleiro da economia e das transformações na sociedade colonial. É perceptível a presença portuguesa nas freguesias do recôncavo desde o fim do século XVI, quando o Império Português em parceria com a Igreja Católica promoveu a ocupação do entorno da baía, assegurando a soberania portuguesa no Rio de Janeiro. A ocupação se iniciou através da distribuição de sesmarias, da construção de capelas, criação de paróquias e freguesias, e da montagem de engenhos e fazendas, conjugando o poder eclesiástico e a exploração econômica. Analisando os relatos das visitas pastorais de Monsenhor Pizarro é possível encontrar

⁴⁹ Jaime Rodrigues. *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, p. 29.

⁵⁰ Ver: Júnia F. Furtado. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. Júnia F. Furtado (Org.). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001. Douglas C. Libby; Junia C. Furtado (Orgs.). *Trabalho Livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006. Clotilde Paiva; Douglas Libby. “Caminhos alternativos: escravidão e reprodução em Minas Gerais do século XIX”. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo: USP, v. 25, n. 2, p. 203-233. Eduardo França Paiva. *Escravos e libertos em Minas Gerais do século XVIII*. São Paulo: Annablume, 1995.

informações por ele recolhidas no século XVIII sobre essas terras situadas nos arredores da baía nos séculos XVI e XVII. O autor fala da criação de diversas freguesias, como São João de Trairaponga (1647), Santo Antônio da Jacutinga (1657), Nossa Senhora da Piedade de Magé (1657), São Nicolau do Suruí (1683), Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim (1696), Nossa Senhora do Pilar (1717), Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba (1722), Nossa Senhora da Conceição de Marapicu (1737), Nossa Senhora da Piedade do Iguaçú (1759).⁵¹ As freguesias foram as primeiras instituições administrativas do Estado português através da reinvenção dos quadros da Igreja Católica. A necessidade de se ocupar o espaço, da extensão de um braço administrativo através do controle eclesiástico parece uma conjugação que permitiram os alicerces de uma ação colonizadora secular.

É já nesses primeiros tempos que a historiografia regionalista mencionada na Introdução vai buscar a construção de uma identidade regional que justifica tal abordagem. Leonardo Aguiar Rocha Pinto afirma:

A fragmentação das imensas freguesias seiscentistas possibilitou uma relativa proximidade do colono com sua matriz, então projetava sua sombra sobre todos os aspectos da vida humana. A presença ostensiva da Igreja e as relações de compadrio que se desenvolviam no seu interior e ao seu redor, contribuía para desenvolver no colono uma identidade regional.⁵²

Ao contrário desta perspectiva, reforço aqui os estreitos laços entre o recôncavo e a cidade seja através da presença da Igreja, seja pelos vínculos comerciais, ou pelo parentesco das famílias aí instaladas com outros ramos familiares residentes na cidade. O processo de colonização portuguesa no Recôncavo da Guanabara foi sustentado por uma articulação administrativa que se baseava no controle da população que se formava através da base religiosa. Os livros eclesiásticos eram a base documental para o controle da população através dos registros de batismos, casamentos, óbitos, testamentos entre outros. Além da burocracia religiosa que se confundia com a vida leiga, as missas também eram as principais referências culturais originadas da Europa que influenciava a vida cotidiana. As missas, procissões, funerais e outras cerimônias religiosas foram sempre não apenas atos de devoção mas também espaços para o exercício da sociabilidade. Também não se pode

⁵¹ José de Souza A. Pizarro e Araújo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

⁵² Leonardo Aguiar Rocha Pinto. *Fregueses e Freguesias: ação do Estado Português ao longo das vias de comunicação entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Stampa, 2007, pp. 11-12.

deixar de se considerar as irmandades religiosas onde homens livres e escravos se concentraram e se organizaram para diversos fins.⁵³ Portanto, a ocupação colonial portuguesa era legitimada pela Igreja Católica e as freguesias guardavam uma importante representatividade entre os colonos europeus, nativos e escravos africanos.

Essa ocupação colonial também obedeceu à disposição natural da hidrografia da região, cujas cheias caracterizavam os constantes alagadiços e brejos que precisavam ser vencidos pelos primeiros agentes da colonização portuguesa na região. Desta forma, as vias fluviais eram importantes referências para os centros de ocupação colonial, marcada por uma economia ruralizada e pela administração eclesiástica através da formação de freguesias. Os rios também compensavam a capacidade reduzida da produtividade agrícola, por conta das terras alagadiças, através da facilidade do escoamento das mercadorias pelos portos fluviais que foram estabelecidos. Durante este período, os rios Iguaçu, Sarapuí, Pilar, Inhomirim, Suruí, Saracuruna, entre outros, além de vias de transporte, também foram os marcos naturais para a delimitação das propriedades e freguesias fundadas na região. Segundo as memórias do Monsenhor Pizarro, ao longo dos rios que cortavam as freguesias de Iguaçu, Inhomirim, Jacutinga, Marapicu, Meriti e Pilar, totalizavam 37 portos fluviais, indicando a importância da conjugação entre o escoamento da produção agrícola e a circulação de pessoas.⁵⁴ Assim, pode-se perceber a função estratégica que a eles foi emprestada, pois eram vitais do ponto de vista econômico, para o escoamento de mercadorias, bem como do ponto de vista social, pois através deles circulavam pessoas, informações, tradições culturais, expressões artísticas, etc. Estas perspectivas remetem às reflexões de Joseph Miller que afirmou que a travessia do Atlântico não era apenas de mão-de-obra, mas que o tráfico de escravos também propiciava o deslocamento de tradições culturais, hábitos e costumes que foram ressignificados na América.⁵⁵

De acordo com as primeiras aferições sobre produção realizadas no século XVIII, comparadas ao recôncavo baiano, as freguesias do recôncavo da Guanabara concentravam pequenas e médias propriedades, com modesta produção de açúcar e aguardente, mas com

⁵³ Sobre o tema ver João José Reis. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

⁵⁴ José de Souza A. Pizarro e Araújo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

⁵⁵ Ver: J.C. Miller. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Engolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

uma expressiva produção de alimentos. Além disso, o número de escravos empregados também era pequeno, salvo a exceção dos 200 escravos do Morgadio dos Ramos, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Marapicu.⁵⁶

Quadro 1 **Produção agrícola das Freguesias do Recôncavo do Rio de Janeiro (1769-1779)**

Mercadorias	Quantidade	Unidade de Medida
Açúcar	464	Caixas
Aguardente	257	Pipas
Farinha	45.920	Sacos
Arroz	20.990	Sacos
Feijão	1.560	Sacos
Milho	1.315	Sacos

Fonte: Relatório do Marquês do Lavradio ao Vice-rei Luís de Vasconcelos (1769-1779). *RIHGB*. Tomo 76, 1913, p. 327-328.

De acordo com a obra clássica de Stuart Schwartz no recôncavo baiano predominava a produção de alimentos, mas também de açúcar, fumo e couro, encaminhados para a exportação através do porto de Salvador. Naquele recôncavo havia uma hierarquia das culturas. As melhores terras eram reservadas para o plantio da cana-de-açúcar e do fumo. As terras mais ao sul do recôncavo baiano eram reservadas para uma agricultura de subsistência.⁵⁷ A questão apresentada anteriormente pode ser melhor examinada através de uma perspectiva das taxas de crescimento da importância da produção açucareira naquele lugar, como podem ser percebidas nas próprias palavras do autor:

Foi a produção de açúcar que deu à Bahia, e especialmente ao Recôncavo, sua razão de ser e que criou sua sociedade característica. Com início modesto no século XVI, a Bahia veio a tornar-se a Segunda região açucareira do Brasil, suplantada apenas por Pernambuco; após o eclipse

⁵⁶ Ver: Relatório do Marquês do Lavradio ao Vice-rei Luís de Vasconcelos (1769-1779). *Revista do IHGB*. Tomo 76, 1913, p. 327-328.

⁵⁷ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

da liderança desta capitania após a invasão holandesa (1630-54), a Bahia manteve a primazia durante a maior parte do século XVIII (...). Nos cem anos decorridos entre 1670 e 1770, o Recôncavo em geral possuía entre 130 e 150 engenhos, com uma produção total entre 350 e 500 mil arrobas (5 mil e 7300 toneladas).⁵⁸

Ao comparar o recôncavo fluminense e o recôncavo baiano, percebe-se uma lógica parecida nas estratégias portuguesas de ocupação colonial. Claramente, os portugueses buscavam uma ocupação do litoral para o interior procurando explorar os recursos e as possibilidades naturais da região e, somava-se a isso, os recursos que poderiam ser multiplicados com o processo de colonização. Contudo, flagrantemente encontra-se uma inversão nas mercadorias produzidas na Bahia em relação as que eram cultivadas nas cercanias da baía de Guanabara. Enquanto, que as atividades açucareiras tinham a primazia no recôncavo baiano, no recôncavo da Guanabara o volume produzido ficava bem abaixo da produção de alimentos, com destaque para a farinha de mandioca.

Entre os poucos historiadores que se preocuparam sobre essa questão destaca-se Denise Vieira Demétrio que assinalou um constante processo de venda e revenda dos engenhos do recôncavo fluminense entre os senhores que ocupavam essa região no fim do século XVII. Esse processo, por certo garantia parte da sustentabilidade econômica de um certo segmento da elite local através de crédito e negócios imobiliários. Entretanto, essas questões são ainda mais aprofundadas quando a autora apresenta que mesmo após a venda de terras, os mesmos proprietários mantinham-se na região, inclusive mantendo a propriedade de escravos e batizando os filhos desses. Nas palavras da autora pode acompanhar o seguinte:

Apesar de passarem adiante seus engenhos essas famílias continuavam na região batizando e casando seus escravos, como já demonstrado. Caberia então perguntar o que os mantinha ali? Volto a chamar a atenção para o que foi discutido no início deste capítulo, ou seja, a produção de alimentos e os circuitos da farinha na capitania do Rio de Janeiro. Não é demais lembrar que no Relatório do Marquês do Lavradio é pujante a capacidade da freguesia de Jacutinga, no final do século XVIII, para a produção

⁵⁸ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia

desses produtos, o que também já demosamos. De fato essa capacidade provavelmente venha desde o século XVII, já que o açúcar não parece se o seu forte, ou melhor, o principal produto.⁵⁹

Ao longo do processo de colonização as freguesias do recôncavo fluminense se estabeleceram como importantes produtoras de alimentos. Não se pretende ignorar a produção de açúcar e de aguardente, mercadorias consagradas pela historiografia tradicional como produtos de exportação, fonte da riqueza colonial. Entretanto, sabe-se que a produção açucareira que representou um diferencial na economia colonial e sua relação com a metrópole portuguesa localizava-se no nordeste brasileiro. Mesmo a produção fluminense de açúcar e aguardente, utilizada no comércio de escravos através do Atlântico Sul tinha sua origem em outras partes da capitania do Rio de Janeiro, como Campos e Paraty, e não no recôncavo. Assim, como mostra o Quadro 1, a produção açucareira era quase pequena quando comparada à produção de alimentos. Particularmente a farinha, era um produto cuja quantidade inferida permitia a subsistência, o tal “abastecimento regional”, a utilização como alimento nos navios e embarcações empregadas no Atlântico, bem como mercadorias de troca nos complexos comerciais difundidos ao longo de toda a costa africana.⁶⁰ Desta forma, é possível sugerir um lugar no tabuleiro da economia colonial, considerando as dinâmicas externas e a lógica interna do Recôncavo do Rio de Janeiro.

Tal perspectiva questiona a idéia de que o recôncavo ocupava um espaço secundário na vida da capitania e que sua escravaria era pequena, sem importância, não justificando uma investigação mais detida. Na contramão dessa abordagem acredito que os escravos empregados em atividades para além das atividades de exportação tomaram importância no conjunto das atividades e merecem uma atenção mais detida da historiografia tanto do ponto de vista da história econômica quanto da história social e da cultura. Além disso, a produção de alimentos sustentava a lógica interna da economia colonial. Além dos dados apresentados pelo Relatório de Marquês de Lavradio, como vou demonstrar ao longo dos

das Letras, 1986, p. 89.

⁵⁹ Denise Vieira Demétrio. Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara: séculos XVII e XVIII. Dissertação de Mestrado em História. Niterói, UFF, 2008, p. 74-75.

⁶⁰ Sobre a produção e consumo da farinha no século XVII ver Mariza de Carvalho Soares, “O vinho e a farinha, ‘zonas de sombra’ na economia atlântica no século XVII.” In Fernando de Sousa (Coord.) A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia. Lisboa, CEPESE/Afrontamento, 2008. pp. 215-232 e da mesma autora Mariza de Carvalho Soares, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

capítulos que se seguem, a produção e o comércio da farinha desempenharam um papel central nas atividades do recôncavo. A análise dos 45 inventários de proprietários de escravos, já listados na Introdução, mostra que 73% das propriedades tinham produção sistemática de farinha em proporções que ultrapassam em muito os níveis do consumo familiar.

O incremento do comércio com Minas Gerais seja em escravos ou outras mercadorias abriram caminhos que formaram uma complexa rede de estradas unindo as Gerais às cidades portuárias, principalmente Rio de Janeiro e Salvador. O processo para a abertura de um caminho obedecia a uma relação entre os interesses públicos e os interesses privados, caracterizados pela sociedade de privilégios. Inferida a necessidade de um caminho, a Coroa Portuguesa concedia o direito da exploração do caminho através da concessão de sesmarias para seu construtor e familiares, além de títulos e cargos na administração pública. Em troca, o beneficiário, muitas vezes um fidalgo português, executava o empreendimento com seus próprios recursos, aí incluídos seus escravos. Essa prática data do século XVII quando foi aberto o primeiro caminho, antes uma trilha indígena, conhecida como Trilha dos Guayanazes. Apesar do trajeto penoso que durava até três meses para ser percorrido enfrentando-se chuvas, frio ou calor escaldante, lamaçais e os perigos oferecidos pelas subidas serranas e pela floresta, esse caminho transformou Paraty no principal escoadouro do ouro, parada intermediária entre o Rio de Janeiro e Minas.⁶¹

O primeiro caminho novo aberto por Garcia Paes foi aberto entre os anos de 1699 e 1704, por ordem do governador Artur de Sá e Menezes⁶² e recebeu várias denominações: Caminho de Garcia Paes, Caminho do Guaguassu ou Goagoassu e Aguassu, Caminho do Couto e Caminho do Pillar de Aguassu. Passava portanto esse caminho pelas terras de Iguaçu, alvo do presente trabalho. Garcia Paes utilizou seus próprios recursos e escravaria, recebendo em troca sesmarias para si e sua família nas proximidades dos caminhos, a

⁶¹ O Caminho dos Guaianazes atravessava a Serra do Mar e os campos de Cunha, pondo Piratininga ao alcance de Parati, de onde por mar se atingia o Rio de Janeiro. Atravessava-se a Serra da Mantiqueira pela garganta do Embaú. Ver: Moacir M. F. Silva. "Geografia dos Transportes no Brasil". *Revista Brasileira de Geografia*, Ano II, Número 2, abril de 1940. Para maiores detalhes acerca do Caminho dos Guaianazes ver João Antônio Andreoni. *Cultura e Opulência do Brasil*. SP: Cia Editora Nacional, texto da edição de 1711: 258- 261.

⁶² Garcia Paes era filho do bandeirante paulista Fernão Dias Paes.

Mercê do cargo de Guarda-mor das minas por três anos a partir de 1702 e a concessão para empreender aluguel de embarcações.⁶³

No itinerário geográfico com a descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, vilas, rios, montes e serras que há na cidade do Rio de Janeiro até as Minas Gerais, elaborado por Francisco Tavares de Brito em 1732, é possível identificar o percurso do Caminho de Garcia Paes:

Parte-se da cidade do Rio de Janeiro em lancha e se entra pelo Rio Iguaçu, e em uma maré se chega ao sítio do Pilar; e daqui em canoa pelo rio acima se vai ao Couto; aqui se monta a cavalo e se segue a Taquaraçu, ao pé da Boa Vista; sobe-se a serra com bastante trabalho. Do mesmo mais eminente da estrada se vê o mar e a planície da terra em recíproco comércio; goza aqui a vista de um famoso espetáculo... Ao pé desta serra, da parte norte, estão situadas as roças do Silvestre; Bispo; Governador; Alferes; Rocinha; Pau Grande; Cavaruaçu; Dona Maria Taquaraçu; Dona Maria Paraibuna –passa-se um rio deste nome...”.⁶⁴

A abertura do caminho pelo Pilar transformou o território do recôncavo em elo de ligação do porto do Rio de Janeiro com o planalto mineiro, o que por sua vez, valorizou a propriedade rural nos arredores, desencadeou um processo da ocupação serrana, diversificou as atividades econômicas ampliando o trânsito de pessoas e da escravaria. Enéas Martins Filho, em seu artigo “Os Três Caminhos para as Minas Gerais” apontou a possibilidade do Caminho do Pilar ter sido aberto do planalto para o litoral. Segundo o autor, “um viajante que partisse do litoral jamais escolheria para vencer a serraria o ponto onde ela se apresenta mais escarpada, mais agreste e mais hostil...”. Ele ainda apresentou documentos que indicam a saída de Garcia Paes do planalto para o litoral.⁶⁵

Na obra de Antonil, editada pela primeira vez em 1711, o autor descreve o caminho do Pilar por terra firme:

⁶³ Basílio de Magalhães. “Garcia Rodrigues Paes”. In *RIHGB*, Volume 1, Número 138, T. 84, 1918.

⁶⁴ Luciano Raposo de Figueiredo e Maria Verônica Campos (orgs). *Códice Costa Matoso*. Vol. I e II. BH: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999: 11.

⁶⁵ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro. *RIHGB*, Vol. 1, 1965: 171-211.

Partindo da cidade do Rio de Janeiro por terra firme com gente carregada a primeira jornada se vai à Irajá; a segunda ao engenho do alcaide-mor, Tomé Correia⁶⁶; a terceira ao Porto do Nóbrega no Rio Iguaçu, onde há passagem de canoas e saveiros; a quarta ao sítio que chamam de Couto”.⁶⁷

No século XIX, o viajante botânico Saint-Hilaire⁶⁸ indica que este caminho por terra firme era preferido por aqueles que temiam atravessar a Baía da Guanabara. Diz ele:

Aqueles que temem o mar, e não são poucos, desviam-se da estrada principal para o lado do Rio Paraíba e caem no caminho por terra; caravanas que vem das partes ocidentais da Província de Minas Gerais chegam também ao caminho por terra por outras estradas”⁶⁹.

Pode-se supor que o temor do mar e os custos elevados com aluguel de embarcações, escravaria e mulas oneravam a viagem. Por terra firme transportavam suas mercadorias de um lugar para o outro com tropa própria com menor custo embora o fizessem com maior dispêndio de tempo. Para os que quisessem encurtar a viagem e não sofressem do temor do mar ainda restavam outras duas opções. Na primeira, partia-se do Rio Janeiro e pela Baía da Guanabara entrava-se pelo Rio Aguassu até chegar ao Pilar como nos narra Antonil:

E quem vai por mar e embarcação ligeira, em um dia se põe no Porto da Freguesia do Pilar e um outro, em canoa subindo pelo Rio de Moroabi acima ou indo por terra, chega pelo meio dia ao referido sítio do Couto.⁷⁰

A segunda opção foi adotada por Saint-Hilaire em sua primeira viagem quando atravessou a baía e subiu o Rio Meriti.

⁶⁶ Tomé Correia era filho do sargento-mor Martim Correia Vasquez, proprietário de terras em Cachoeira e Maxambomba, localizadas atualmente entre Irajá e o Pilar. Ver MARTINS FILHO, 1965: 183.

⁶⁷ João Antônio Andreoni. *Cultura e Opulência do Brasil*. SP: Cia Editora Nacional, texto da edição de 1711: 288.

⁶⁸ Augusto de Saint-Hilaire, de nacionalidade francesa, era um naturalista especializado em Botânica, viajou para o Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Goiás e Rio Grande do Sul entre 1816 e 1822.

⁶⁹ Augusto de Saint-Hilare. *Viagens pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais (1779-1853)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975: 19.

⁷⁰ João Antônio Andreoni. *Cultura e Opulência do Brasil*. SP: Cia Editora Nacional, texto da edição de 1711: 1975, p. 288.

Na parte em que subimos o Rio Meriti tem correnteza quase imperceptível. São águas tão salobras e atravessam uma zona baixa, pantanosa, e inteiramente coberta por duas espécies de árvores aquáticas. Terrenos da mesma natureza são bastante comuns nos arredores da cidade; não se cogita, por enquanto, de aproveitá-las; como, porém, a população do Rio de Janeiro aumenta com surpreendente rapidez, tempo virá em breve, em que se tentará tirar partido das terras hoje inúteis... Chegamos ao local em que se costuma embarcar produtos enviados ao Rio De Janeiro pelo Meriti, desembarcamos e cavalgamos em burros que o senhor Almeida tinha mandado vir da sua propriedade...⁷¹

Também no século XIX o viajante e comerciante inglês, Jonh Luccock⁷², passou próximo ao Meriti deixando seu relato: “A pouca distância fica o largo estuário do Meriti, donde a praia vai se elevando até o lindo Rio Sarapuí, cujas margens são bem cultivadas”.⁷³

Até 1728, o único percurso partindo do Pilar para Minas era o do Couto. Ao chegar no porto era preciso alugar canoas menores para seguir do Rio Pilar ao Xerém (atualmente uma parte desse rio é nomeado de Calombé) até o sopé da serra. Em um requerimento enviado a coroa portuguesa no início do século XVIII, os moradores de Inhomirim apresentaram os problemas existentes no Caminho do Pilar para legitimar a solicitação da abertura de um outro caminho que atravessasse o território deles. São elas:

1. “Do Rio de Goagoassu não há, desde a sua barra até o Porto do Pilar, que é desembarque universo e de todos os mineiros, uma só estalagem ou abrigo aonde se livrem de alguma accidental tempestade, padecendo este inconveniente mais de 4 léguas do Rio”;
2. “... do Porto do Pilar até o pé da serra, também se oferece outro rio, muito pequeno, que apenas pode navegar uma canoa com oito cargas e estas pagas a oito ou dez patacas, e que neste rio se tem perdido muitas por se virarem as canoas muitas vezes pela força com que o dito rio corre, e que não podem fazer por terra pelos muitos brejos e atoleiros que tem o dito caminho...”;

⁷¹ Augusto de Saint-Hilare. *Viagens pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais (1779-1853)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975: 19.

⁷² Jonh Luccock era um comerciante inglês que viveu no Brasil entre 1808 e 1818. Em suas viagens descreveu o cotidiano do Rio de Janeiro e seu arredores. Descreveu as instituições da Corte e os edifícios públicos.

3. “Ao subir a serra, pela dificuldade dela, não se pode carregar as bestas para passar por todo o percurso e pagam a quem os manda passar às costas dos negros por 3.200...”;
4. “Por não terem os viajantes pastos capazes para pastarem as suas bestas e sobre isso experimentam muito roubo delas...” e;
5. “Por verem que o lucro que tiram dele, nele tornam a deixar, gastando mais de 8 dias até o Paraibuna”.

Evidentemente que os moradores de Inhomirim também apresentaram no requerimento todas as comodidades que o Caminho do Inhomirim oferecia: estalagem, pasto, portos, passagens mais alargadas, redução do tempo de viagem, etc. Embora seja prudente uma certa desconfiança para os argumentos utilizados, principalmente no tocante a abrigos para os tropeiros, também não seria preciso desconsiderar tais suposições, haja vista as amenidades construídas visando minimizar as dificuldades de uma viagem por esse trajeto.

No que se refere à ausência de estalagem no Pilar e em seus arredores pode-se encontrar no relato da segunda viagem de Saint-Hilaire as dificuldades pelo qual passava o viajante.

Parei num engenho que faz parte da paróquia de Santo Antônio de Jacutinga e ali me instalei com a permissão do dono, sob uma espécie de telheiro onde se guardavam as plantas e carros e onde nos afundamos até o tornozelo, na poeira e no esterco. À noite, o dono da casa fez-me oferecer café e convidou-me para dormir na casa. Agradei, pois acabava de cear, e minha cama já estava armada na varanda.⁷⁴

Até o século XIX, mesmo na cidade do Rio de Janeiro não existiam estalagens e os viajantes dependiam de hospedagem em residências particulares e abrigos religiosos. Ao longo das estradas muitos proprietários eram beneficiados pelo pouso oferecido às tropas em troca de pagamento ou algum negócio. Embora no século XIX o Caminho de

⁷³ John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975, p. 224.

⁷⁴ Augusto de Saint-Hilaire. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo*. RJ: Bibliotheca Pedagógica Brasileira, 1932, p. 25.

Inhomirim tenha se tornado o mais importante, o do Pilar ainda era uma opção por terra firme e para a região serrana ocidental.

Segundo o Relatório do Marquês do Lavradio entre os anos de 1779-89, a Freguesia do Pilar era a única da baixada do rio Iguaçu a apresentar um quantitativo de população livre superior à população escrava. Essa superioridade pode estar relacionada à presença de homens livres envolvidos com as atividades manufatureiras, com as trocas comerciais, com o armazenamento da produção, com as atividades lucrativas relacionadas aos serviços de viagem e a presença de agricultores que arrendavam terras doadas às irmandades da matriz do Pilar e de moradores que preferiram investir em outras regiões mais atrativas, inicialmente Minas Gerais e, posteriormente o Vale Paraíba.⁷⁵

Pode-se afirmar que após a abertura do Caminho do Garcia Paes, a Freguesia do Pilar tornou-se palco de disputas onde diferentes interesses estiveram em jogo. No requerimento emitido à Coroa portuguesa em 1725, o vigário da Igreja de Nossa Senhora do Pilar, o padre João Álvares de Barros, reivindica a conservação da preferência que tinha nas navegações das suas canoas no Porto do Pilar por estar situado em sua fazenda. O requerente utilizou como argumento para a sua solicitação os gastos que realizara na abertura do rio e que segundo ele, “até ali não era navegável, por uma légua para se juntarem as águas, além de abrir outro caminho para a mesma navegação por espaço de cinco léguas, sendo ali brenhas e habitações só de fera”. Uma segunda justificativa estava relacionada à fidelidade do pároco para com o governador e para com a Coroa. O padre afirma ainda que o governador havia-lhe tirado a preferência para dar a João Cherem, em troca deste se obrigar a conduzir os petrechos de guerra, soldados e coisas pertencentes ao Serviço Real. Entretanto, o mesmo argumentava que sempre colocou suas canoas a serviço do governador, sem dispêndio.⁷⁶

Os dois requerimentos - dos moradores de Inhomirim e do padre João Álvares de Barros - permitem visualizar o cotidiano do Pilar no início do século XVIII: as dificuldades com os alagamentos, o grande volume de água nos rios durante as chuvas impedindo o fluxo das embarcações, floresta fechada, animais perigosos, a ausência de estalagens para pouso dos tropeiros e viajantes, disputas de terras e privilégios, compromissos políticos e

⁷⁵ Marlúcia Santos de Souza. *Escavando o Passado da Cidade de Duque de Caxias*. RJ: Dissertação de Mestrado pela UFF, 2002.

relações de reciprocidade e fidelidade, tão típicas das sociedades de Antigo Regime. Entre elas a doação de sesmarias, a preferência das passagens e embarcações, o privilégio de cobrança de tributação de vias de circulação e pelo fornecimento da escravaria.

No requerimento emitido pelo Tenente Coronel Bernardo Soares de Proença, no início do século XVIII, solicitando a autorização para abertura de um outro caminho para as Minas Gerais por Inhomirim, podemos identificar os argumentos utilizados por ele para convencer as autoridades da viabilidade da nova rota:

1. A vantagem do escoamento dos quintos por caminhos mais suaves e mais curtos;
2. A comodidade oferecida por ser o lugar habitado por vários moradores;
3. A existência no lugar de vários portos na barra do Inhomirim e serra acima;
4. A facilidade do desembarque de pessoas e de cavalaria sem as pensões que há no Rio Guaguassu, sem a necessidade de se fazer baldeação com canoas menores e;
5. As custas da abertura do novo caminho ficar por conta do empreendedor.

Bernardo Soares e os demais moradores de Inhomirim pretendiam com esse caminho valorizar suas propriedades, alargar as fronteiras de suas atividades econômicas e estreitar seus negócios com Minas Gerais. Por sua vez, encontravam resistência entre os moradores das áreas beneficiadas pelo Caminho do Garcia Paes como Meriti, Pilar, Iguaçu e Serra do Couto. Francisco Gomes Pereira, morador do Rio de Janeiro e vizinho de fazendeiros do Aguassu enviou uma petição ao Conselho Ultramarino para solicitar o impedimento da abertura do Caminho do Inhomirim. Utilizou como justificativa a dificuldade do controle fiscal do ouro e do contrabando.⁷⁷ Fica claro que as disputas em jogo não são insignificantes mas apesar dos reclamos dos moradores de Aguassu e Pilar, o caminho de Inhomirim foi aberto, recebendo posteriormente autorização oficial. Enquanto pelo Caminho do Pilar o tropeiro e o viajante gastavam em média quinze dias de viagem, pelo do Inhomirim gastavam apenas cinco dias. A seguir o relato do Caminho do Inhomirim ou do Caminho do Proença esclarece essas disputas:

⁷⁶ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. *Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da Cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. Revista do IHGB, Vol. 1, 1965, p. 198.

⁷⁷ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. *Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da Cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. RIHGB, Vol. 1, 1965, p. 211.

Do Porto Estrela, desembarcava-se em qualquer dos ancoradouros de Francisco Alves Machado Martinho e de Joviniano Varela, às cinco horas da tarde, quando o tempo favorecia, aí pernoitando-se em qualquer das casas desses que davam franca hospitalidade, ou em uma estalagem do lugar. No outro dia, seguia-se a cavalo ou de carro, fornecido pelo capitão Albino José de Sequeira Fragoso, pela estrada de Minas até Fragoso, importante passagem obrigatória de todo o comércio dessa província, que até hoje se acha abandonada. De Fragoso subia-se a serra velha de Estrela para se chegar a Petrópolis com uma viagem de duas a cinco horas. Cada viagem custava 4\$000, sendo 3\$000 pelo aluguel do cavalo até o porto e 1\$000 pelo transporte na falua até a Praia dos Mineiros. Se tomasse o carro do S.Albino até Estrela pagava-se então, mais a quantia de 2\$000.⁷⁸

Rugendas, Thomas Ender e William John Burchel deixaram iconografias da travessia pela Baía da Guanabara e pelo Caminho do Proença que permitem uma aproximação do cenário construído no período. Além dos registros iconográficos tem-se um conjunto representativo de relatos produzidos pelos viajantes e que são fontes valiosas para o trabalho de historiador.

Apesar do Caminho de Inhomirim se constituir na principal via de integração entre o Rio de Janeiro e as Minas, o Caminho do Pilar manteve-se como opção para o escoamento da produção serrana ocidental e para os que evitando o mar, preferiam a viagem por terra firme. Por volta de 1728, o Mestre de Campo da Ordenança Estevão Pinto de Andrade, senhor da roça de Pau Grande, abriu uma nova picada para escoar a produção serrana por Iguaçu e Pilar. Novas querelas surgiram. João Rodrigo dos Santos enviou em 1739, uma petição ao governo português reivindicando a representação do contrato das passagens das canoas do Rio Pilar até o Couto. A existência desse contrato demonstra a importância que já então tinham as canoas e seus condutores no transporte de pessoas e mercadorias.

⁷⁸ Francisco de Paula e Azevedo Pondé. “O Porto Estrela”. In: *Revista da IHGB*, nº 293, 1971.

Ao mesmo tempo suplica a proibição do Caminho do Inhomirim.⁷⁹ Já o Capitão-mor Francisco Gomes Ribeiro denuncia e solicita o impedimento da abertura de uma outra variante pelo Tinguá. Diz o requerente no documento:

“...havendo um só caminho vem os transportadores por ele seguros com as suas fazendas (riquezas) dos ladrões... por causa de novas veredas e picadas que se tem feito se tem repartido por uma e outras sua facilidade aos ladrões e salteadores roubarem os ditos passageiros, cujo dano se principiou a experimentar depois do dito Estevão Pinto abriu aquelas infaustas picadas, tão prejudiciais ao Serviço de Vossa Majestade e do seu povo, como se relata...”⁸⁰

Apesar das súplicas, o Caminho do Tinguá se manteve aberto tornando-se apreciado já que a subida era mais alargada e menos sofrível que a caminhada pela pedra do Couto (atual Xerém). Observa-se que durante o século XVIII, vários deslocamentos foram sendo operados a partir dos diferentes interesses econômicos em jogo.

No século XIX, o café tornou-se o principal produto de exportação influenciando a transferência de capitais anteriormente investidos na mineração para a produção cafeeicultora. Desse modo, o Vale Paraíba foi transformado no novo centro econômico do Império emergente. O Caminho do Tinguá ganhou importância. Iguazu e Pilar foram transformados em escoadouro e áreas de armazenamento do café do Vale Paraíba. O Caminho de Inhomirim também cumpria esse papel, escoando o café do Vale do Paraíba mineiro. Jonh Luccock, Saint-Hilaire e Charles Ribeyrolles,⁸¹ entre outros viajantes, passaram pelo caminho do Tinguá. Segundo Luccock:

O Iguazu é um belo rio, largo e profundo, que corre por um leito extraordinariamente meandroso... Cerca de cinco milhas a montante de sua embocadura é esse rio alcançado pelo Pilar, que vem do nordeste, já

⁷⁹ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da Cidade de Salvador para o Rio de Janeiro. *RIHGB*, Vol. 1, 1965, p. 200.

⁸⁰ Enéas Martins Filho. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da Cidade de Salvador para o Rio de Janeiro. *RIHGB*, Vol. 1, 1965, p. 200, p. 201.

⁸¹ Charles Ribeyrolles (1812-1860). Político e publicista francês que descreveu o recôncavo e a cidade do Rio de Janeiro, além da região cafeeira. Morreu no Rio de Janeiro de febre amarela.

tendo passado por junto de umas poucas casitas e um grande edifício que forma a aldeia do mesmo nome. Duas milhas mais acima, alcança-se o primeiro ponto em que as barrancas são firmes e ali, à mão esquerda, encontra-se um pequeno convento beneditino, agradavelmente situado à sombra de portentosa montanha, mas com suas terras em tal estado de abandono que se tem a impressão de ser seu principal objetivo a manutenção de uma venda e de uma vasta olaria... Após ter remado por quase seis horas, alcançamos o Porto dos Saveiros, assim denominado por causa das embarcações de dez a quarenta toneladas de carregamento, que até esse ponto sobem o rio Iguazú, para ali receberem os fretes trazidos por canoas...Seguimos então o hábito estabelecido, trocando nossa lancha por canoas, na qual atingimos a ponte de Marambaia a cabo de uma rota aborrecida de outras seis horas...”.⁸²

Luccock fez a viagem por mar; Saint-Hilaire pelo Meriti e por terra firme (Rio, Inhaúma, Irajá, Santo Antônio de Jacutinga, Pilar, Iguassu, Paty, Pau Grande, Encruzilhada, Paraíba). Ribeyrolles chegou pelo Rio Iguaçú, entrou no Pilar e por terra firme chegou na Vila de Iguaçú (Estrada do Provedor e da Escrava, Piranema, Marambaia e Vila de Iguaçú).

O aquecimento da circulação de mercadorias e de pessoas pelo Tinguá fez com que no pé da serra surgisse um pequeno centro de trocas comerciais, armazenamento e pouso para os tropeiros e viajantes, conhecido como Cava. Em 1822, a Junta do Comércio pavimentou esse caminho ganhando ele nova denominação, Estrada do Comércio. Em 1833, o arraial de Iguaçú foi elevado a categoria de Vila. Sobre a sua estada na sede da vila, Ribeyrolles relatou o seguinte:

Iguassu é uma rua comprida e mal calçada que à esquerda segue para o porto e à direita termina numa bifurcação. Aí se comprimem os armazéns, as construções, as casas dos consignatários que exportam para o Rio. É a bolsa, o mercado, o entreposto. É a vida de Iguassu. Consta de duas mil almas a população desse burgo-capital... No porto, o rio é estreito e baixo. Os cavaleiros da jarreteira poderiam passá-lo facilmente. Os barcos carregados são impelidos a vara até o mar... Antes de deixar Iguassu, sua

⁸² John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975, p. 225.

hospedaria onde se agita toda uma geração de mestiços e sua casaria acaçapada, tive ensejo de ver um desses longos comboios de mulas carregadas que denominamos tropa.⁸³

Subindo serra acima chegava-se a Paty de Alferes, Pau Grande, Encruzilhada, Paraíba e por fim Minas Gerais. O Caminho do Proença também foi pavimentado e Estrela foi elevada a categoria de Vila, na década de 1840. Com a compra da Fazenda do Córrego Sêco por D. Pedro I e posteriormente, com a reforma realizada no governo de Pedro II, a fazenda e seus arredores se transformaram na cidade imperial, hoje Petrópolis, onde os mais abastados da corte passavam o verão para fugir das doenças e do calor escaldante do Rio de Janeiro.

Assim, percebe-se que os “caminhos novos” entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais que foram abertos ao longo do século XVIII e amplamente utilizados para o escoamento das mercadorias durante o século XIX eram vias de conexões entre diferentes lugares que ocupavam um espaço estratégico nas transformações da economia colonial. Entretanto, esses caminhos também estavam conectados entre si e, principalmente, com as importantes vias fluviais que aproximavam o recôncavo com a cidade do Rio de Janeiro. Considerando-se que os escravos africanos eram atores que protagonizavam esse processo, as conexões do recôncavo ainda podem ser percebidas dentro de uma lógica atlântica, que será melhor identificada a seguir, por conta de outros caminhos que o regime escravista percorria.

3. O Recôncavo do Rio de Janeiro e os caminhos da escravidão africana

O estudo da escravidão no recôncavo da Guanabara precisa seguir um importante aspecto que pode ser explicado por uma grande diversidade de tipos da escravidão em uma região complexa. Apesar de seu caráter rural, era uma região de grande trânsito de pessoas, livres e escravas, que vinham e se encaminhavam para diversas origens, favorecendo um contato cotidiano de diferentes hábitos, costumes, tradições, visões de mundo que, de

⁸³ Charles Ribeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Vol. 1. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980: 218-219.

alguma forma se tangenciavam e se engendravam, formando um lugar de confluências entre a escravidão do mundo rural e a escravidão do mundo urbano.

O estudo histórico através da análise de inventários permite um olhar significativo para a sociedade escravista, pois trata-se de um tipo de fonte propício a identificação de informações relacionadas as pessoas que viviam na localidade estudada. Segundo o historiador Manolo Florentino que tem trabalhado regularmente com inventários, eles são “fontes homogêneas, maciças e reiterativas no tempo”, favorecendo a análise quantitativa de questões fundamentais para uma perspectiva demográfica dos escravos e da condição econômica senhorial.⁸⁴ Mais que isso, como alerta Sheila de Castro Faria, as análises estatístico-demográfica precisam ser sustentadas em sólida contextualização da sociedade mais abrangente.⁸⁵ Assim, as problematizações amparadas pelos estudos de inventários precisam ser observadas através de uma abordagem ampliada, considerando o cruzamento de informações e a diversidade de fontes históricas, além de um profícuo diálogo teórico.

Em uma pesquisa na extensa documentação disponível no Arquivo Nacional, foram identificados 45 inventários de senhores de escravos que viviam nas diversas freguesias do Recôncavo da Guanabara, entre os anos de 1783 e 1837. Em média, as escravarias eram formadas entre 1 e 31 escravos. A grande maioria dos escravos era empregada na produção de farinha de mandioca e no setor de transporte e apenas quatro senhores tinham mais escravos que a média geral:

a) O senhor Manoel da Silva Correia (inventário de 1803) tinha 41 escravos. Embora residisse em sua fazenda situada na freguesia de Nossa Senhora da Ajuda de Guapimirim parte dos escravos trabalhava no setor de transporte fluvial, em uma de suas propriedades na Ilha do Governador. Na fazenda ficavam os escravos lavradores que trabalhavam nas roças de mandioca e engenhos de farinha, caracterizando uma divisão de seus negócios em torno da produção de alimentos e do setor de transporte.⁸⁶

⁸⁴ Manolo Florentino. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

⁸⁵ Sheila de Castro Farias. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

⁸⁶ Arquivo Nacional. *Inventário de Manoel da Silva Correia*. Maço 699. Processo 2843. Juízo de órfãos. Guapimirim, 1803.

b) O Manoel Gomes Cardoso (inventário de 1814) tinha 97 escravos. Residia na Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim e seus escravos estavam distribuídos em três lugares distintos: 25 deles trabalhavam na cidade do Rio de Janeiro; e os demais 72 se dividiam entre a fazenda Anhangá, próximo ao rio Saracuruna e outra fazenda perto do Porto da Estrela. Dentre os escravos, além de lavradores possuía também diversos oleiros, carpinteiros, pedreiros, carreiros, barqueiros, entre outros. Além dos escravos o inventário lista ainda a propriedade de um grande barco, outras pequenas embarcações, carros de transporte e propriedades na cidade do Rio de Janeiro. Parece que este senhor participava de todos os setores da produção que caracterizavam as freguesias do Recôncavo. Era um produtor de farinha de mandioca, de telhas e tijolos (são arrolados diversos trabalhadores de olaria), mas também tinha barcos e carros que eram conduzidos por escravos que trabalhavam especificamente no setor de transporte.⁸⁷ O nome Manoel Gomes Cardoso aparece como proprietário da embarcação *Menino Deus e Bom Piloto* (Voyage 19247). Não foi possível verificar se trata-se da mesma pessoa, mas como a embarcação sai do Rio de Janeiro em 1806 para comprar escravos em Benguela e volta ao Rio onde os escravos são vendidos, é grande a probabilidade de tratar-se da mesma pessoa.

c) A senhora Maria Vitória da Conceição (inventário de 1816) mantinha 84 escravos na freguesia de Nossa Senhora do Pilar que eram empregados na produção de cana, de mandioca e de milho, no rancho e na olaria. Ao contrário dos casos anteriores todos esses escravos estavam concentrados na freguesia do Pilar. Infelizmente, poucos têm ofício identificado. Contudo, o inventário permite reconhecer a produção de alimentos e a inserção da senhora nas produções de alimentos e nas redes de comércio da freguesia.⁸⁸

d) O senhor José Céspedes Barbosa (inventário de 1818), da freguesia de São João de Meriti era proprietário de 63 escravos.⁸⁹ Seu inventário destaca uma grande casa de fazenda, com detalhada descrição das varandas, paredes, oratórios, etc. Indicando ser o inventariado um homem rico para os padrões locais. Uma grande casa de farinha e uma

⁸⁷ Arquivo Nacional. *Inventário de Manoel Gomes Cardoso*. Maço 451. Processo 8640. Juízo de órfãos. Inhomirim, 1814-1818.

⁸⁸ Arquivo Nacional. *Inventário de Maria Vitória da Conceição*. Caixa 1117. Processo 8254. Juízo de órfãos. Pilar, 1816.

⁸⁹ Havia já na primeira metade do século XVII uma família Céspedes em Jacarepaguá, não foi possível até agora estabelecer qualquer relação familiar entre essa família e o inventariado.

extensa plantação de mandioca são os bens mais valiosos. À exceção de um sapateiro, um barbeiro e um “corimbeiro” os demais escravos não têm identificação, fazendo crer que eram escravos usados nas roças.⁹⁰

Através da documentação disponível é possível estabelecer um panorama do regime escravista no Recôncavo. Eram em sua maioria proprietários de um pequeno número de escravos, mas com grande diversidade ocupacional. A maioria estava ocupada na produção de alimentos, mas uma minoria ocupava outras funções, destacando-se o setor de transporte.

A análise de inventários *pos mortem* e processos crimes tem sido portas de acesso ao cotidiano da escravidão - os ofícios, os mecanismos de identificação, as relações familiares, a avaliação de preço no mercado, os defeitos físicos e doenças - e as personagens que protagonizavam o dia a dia no âmbito da sociedade escravista. Ao estudar o levante de 1835 na cidade de Salvador, João Reis descreveu o perfil ocupacional dos escravos presos, possibilitando um panorama da cidade na primeira metade do século XIX.

Os africanos enchiam as ruas da cidade, trabalhando ao ar livre como artesãos, lavadeiras, alfaiates, vendedores ambulantes, aguadeiros, barbeiros, músicos, artistas, pedreiros, carpinteiros, estivadores, e carregadores de carga e de cadeira de arruar. Quase todos os visitantes estrangeiros se surpreenderam com a multiplicidade de ocupações exercidas exclusivamente por negros livres e escravos. Surpreendia-os que uma sociedade controlada pelo branco pudesse ser tão completamente dependente do trabalhador negro. (...). Eles faziam de tudo. Isso certamente deu aos escravos urbanos uma visão de mundo mais ampla (...).⁹¹

A descrição de perfis urbanos como esse são hoje possíveis em decorrência de uma longa sucessão de estudos e pesquisas cujas fontes específicas fica cada vez mais difícil traçar. Mas se viajantes e memorialistas há tempos falam dessas profissões e de como os escravos as exerciam, geralmente em plena rua, hoje sabemos mais delas em função de

⁹⁰ Arquivo Nacional. *Inventário de João Céspedes*. Caixa 1118. Processo 8579. Juízo de órfãos. São João de Meriti, 1818.

⁹¹ João José Reis. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 351.

fontes muito particulares que começaram a ser exploradas mais sistematicamente a partir da década de 1990.⁹²

Solidamente sustentado em uma grande variedade de fontes e mais especialmente em processos crimes do levante dos malês, Reis mostra a cidade de Salvador na perspectiva dos escravos. As autonomias, os ofícios que favoreciam a circulação pelas ruas da cidade e as possibilidades de mobilidade e a própria diversidade ocupacional, caracterizavam o cotidiano da escravidão urbana. Essas características, mesmo em uma pequena escala, facilmente são identificadas nas freguesias do Recôncavo do Rio de Janeiro. Para isso partindo das informações obtidas nos inventários estudados, a partir dos quais foi possível montar a tabela abaixo com a distribuição dos ofícios na população escrava:

Tabela 1
Ofícios dos escravos das freguesias do Recôncavo da Guanabara

Tipos de ofícios	Quantidade	Percentual
Serviço de Roça	247	42,2
Não identificado	238	40,6
Serviço de transporte	30	5,1
Serviço de olaria	10	1,7
Serviço de casa	21	3,5
Costureira	9	1,5
Quitandeiras	4	0,7
Ao ganho	4	0,7
Pedreiro	3	0,5
Barbeiro	3	0,5
Lavadeira	3	0,5
Sapateiro	3	0,5
Cozinheira	2	0,4

⁹² Ver: Cidney Chalhoub. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Hebe Maria Mattos de Castro. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. Sheila de Castro Faria. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. Robert Slenes. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

Carpinteiro	2	0,4
Alfaiate	2	0,4
Venda	2	0,4
Ourives	1	0,2
Pastor	1	0,2
Total	585	100

Fonte: Arquivo Nacional. Inventários (1783-1837). Freguesias do Recôncavo - RJ. Foram expurgados dessa lista um total de 97 crianças sem indicação de que tivessem qualquer tipo de profissão. Se incluídas representariam 14,2 por cento do total dos casos.

A tabela mostra 247 escravos lavradores e, considerados apenas os ofícios identificados, 69 outros escravos com ofícios diversos, sendo que 30 deles concentrados no setor de transporte. Assim, a tabela acima reforça o argumento da concentração das atividades na produção de alimentos. Por outro lado, a diversidade de atividades nas quais os escravos eram empregados revela uma fluidez no cotidiano da região: escravos ao ganho, quitandeiras e de venda, caracterizam uma circulação de pessoas que justificaria uma atividade comercial regular e importante. Além disso, depois dos lavradores, os escravos de transporte são os mais numerosos, caracterizando um constante trânsito de pessoas e mercadorias. Com isso, é possível considerar um cotidiano dinâmico e fluido nessas freguesias, pois o escoamento da produção de alimentos era associado a agitação das tropas, da passagem dos viajantes, pela movimentação das tabernas e pelas embarcações que transcorriam entre os rios e a baía da Guanabara, aproximando o recôncavo da cidade do Rio de Janeiro e dando a esse conjunto uma configuração bem particular que permite perceber as nuances da sociedade escravista.

Neste sentido, os argumentos de uma hierarquização das condições de vida entre os escravos, de acordo com a localidade em que viviam, o período analisado e as atividades ocupacionais que exerciam ecoam no presente estudo. Assim, é possível enriquecer esta análise associando a diversidade ocupacional com o contexto de um conjunto de freguesias que por sua produção de alimentos, tornou-se estratégica para a vida da cidade do Rio de Janeiro, e por isso, a ela sempre associada numa relação de submissão e dependência. Discutindo a questão das particularidades sociais no seio da sociedade escravista Stuart Schwartz afirma:

É claro que a natureza das exigências do trabalho variava consideravelmente de um regime escravocrata para outro, segundo o tipo de atividade econômica e o nível da tecnologia disponível. A variedade de requisitos para o trabalho era o elemento principal que determinava a natureza da vida dos escravos, pois definia os níveis de expectativa do proprietário e organizava as prioridades dos escravos. Em resumo, quem trabalhava na pecuária e vivia um relativo isolamento tinha oportunidades diferentes daqueles que trabalhavam em grupos nas minas de ouro ou daqueles que trabalhavam na lavoura da cana-de-açúcar.⁹³

No caso do recôncavo me defrontei com uma economia onde uma pequena produção de açúcar estava associada à produção de alimentos, uma pequena pecuária além de um considerável setor de serviços. Os escravos lavradores são em geral considerados mais “isolados”. Sheila de Castro Faria ao focar “a questão da legitimidade na historiografia brasileira”, chama a atenção para as diferenças de mobilidade e organização familiar em lugares marcados por uma produção agrícola e nos centros urbanos.

Na agricultura, a movimentação é mais lenta do que em centros urbanos e mineradores – os ciclos de sementeira, limpeza e colheita são relativamente longos, mesmo para uma simples lavoura de subsistência, como a da mandioca (no mínimo a espera é de seis meses para a colheita). Montar um canavial era mais complicado. Pressupunha pelo menos dois anos de espera, tempo mais do que suficiente para conhecer parceiros, correr banhos e casar. Canaviais e outras lavouras não acompanham donos, como ocorre com o conhecimento e instrumentos de oficiais sapateiros, ferreiros, carpinteiros etc., ou com capital e mercadoria de comerciante.⁹⁴

Embora, no caso do Recôncavo da Guanabara, a farinha tivesse uma posição econômica muito mais estratégica do que “uma simples lavoura de subsistência”, como será possível constatar ao longo desse trabalho, as palavras de Sheila Faria são fundamentais para nortear o pensamento a respeito das diferenças de mobilidade entre os espaços urbanos e o mundo rural. No caso do Recôncavo do Rio de Janeiro se tratava de um lugar onde a mobilidade e a circulação eram cotidianas, a presença de escravos barqueiros e tropeiros era característica fundamental na economia e na sociedade local, possibilitando uma perspectiva fronteira entre o mundo rural e o mundo urbano do regime escravista.

⁹³ Stuart Schwartz. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru, São Paulo: Edusc, 2001, pp. 89-90.

⁹⁴ Sheila de Castro Faria. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

No caso dos escravos lavradores das freguesias do Recôncavo, as relações e os contatos com escravos que transitavam pela região eram constantes, o que permitia uma ampliação de suas perspectivas individuais e do processo de ressignificação de suas identidades. Portanto, partindo da afirmação de Schwartz, a análise da escravaria do recôncavo mostra que as especificidades são encontradas no interior, mesmo da economia agrária, ela mesma de difícil caracterização quando em condições tão particulares como o casos estudados.

Fontes escritas podem ser associadas a fontes imagéticas. Diversos viajantes deixaram desenhos e pinturas do recôncavo, a maioria delas produzidas no decorrer de suas viagens, ou a partir de esboços então registrados. Este foi o caso de Johan Moritz Rugendas⁹⁵. Suas pranchas revelam a produção de farinha e a presença de dois tipos de escravos que exerciam atividades de transporte: os escravos tropeiros e os escravos barqueiros.⁹⁶ Interessante observar que no quadro dos inventários não constam escravos ditos “tropeiros” embora fossem numerosos devem ter pertencido a proprietários não residentes nas freguesias estudadas, o que poderia explicar a invisibilidade dos tropeiros na relação dos escravos que pertenciam aos senhores falecidos da região. Outra possibilidade é estarem misturados entre os 238 escravos de profissão não identificada. Esta hipótese é pouco provável na medida em que eram escravos especializados e, portanto, de preço alto no caso de avaliações,

Sobre os tropeiros que saíam da região do recôncavo em direção ao interior do Brasil, Rugendas registrou as seguintes informações:

Para o transporte comum das mercadorias, cinquenta ou sessenta bestas constituem o que se chama uma tropa. Esta se subdivide em lotes de sete mulas cada um, confiados a um negro da tropa particular, cabendo ao tropeiro ou ao próprio proprietário a fiscalização do conjunto.⁹⁷

No primeiro caso, foi registrada a “Fazenda da Mandioca”, de propriedade do Barão de Langsdorff. Não se sabe se Rugendas se impressionou mais com o proprietário, um

⁹⁵ João Maurício Rugendas (1802-1858). Artista austríaco, viajou para do Rio de Janeiro para Minas Gerais passando pelo Porto da Estrela e seguindo pelo caminho do Proença. Esteve duas vezes no Brasil e percorreu a América do Sul e o México.

⁹⁶ Johann Moritz Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998.

⁹⁷ Johann Moritz Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998, p. 33.

européu como ele, ou com sua plantação de mandioca. Em sua prancha 14, Rugendas apresenta a exuberância da subida das Serras dos Órgãos, com as belezas naturais e os caminhos que lhe davam acesso. Em segundo plano, no lado direito, o complexo da “Fazenda da Mandioca”, onde é possível identificar a casa grande e as casas de farinha.⁹⁸

Independente, das razões que levaram Rugendas a destacar a “Fazenda da Mandioca” em suas pranchas, o fato que quase 73% das propriedades da região produziam farinha de mandioca, o que já justificaria o registro em forma de pintura pelo artista europeu. Em uma outra prancha, Rugendas registrou a presença de uma extensa tropa, com muitos animais e escravos, que se encaminhava para o interior do Brasil. Hipnotizado pelas belezas naturais da Serra dos Órgãos (atualmente subida da serra de Teresópolis), o artista demonstrou o quanto era fundamental a figura dos escravos, livres e libertos que se dedicavam ao tropeirismo, atividade que favorecia a circulação de pessoas, independente de sua condição social.

Além disso, em sua viagem para o interior do Brasil, ao mostrar os arredores da cidade do Rio de Janeiro, Rugendas descreveu as belezas naturais da baía da Guanabara, além das viagens que ali se faziam. Na descrição a importância do ofício de barqueiro fica evidente, levando a perceber a dinâmica cotidiana das relações entre a cidade e as freguesias estudadas neste trabalho.⁹⁹ O quadro que quero destacar fica ainda mais nítido na prancha do Porto da Estrela, localidade de embarque e desembarque situada nos limites da freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim onde aparecem embarcações, uma tropa e seus tropeiros, barqueiros, comerciantes, senhores, livres, libertos, escravos, e até mesmo, o próprio artista ai auto-representado. A prancha analisada apresenta um aspecto de confusão, com muitas informações, como mercadorias agrícolas ensacadas, pessoas de diversas condições sociais, atividades econômicas diversas, tipos de transporte diferentes indicando a pluralidade do contexto representado e das relações sociais identificadas.¹⁰⁰

Como se pode perceber, as freguesias do Recôncavo mantinham uma escravaria pequena, se comparada aos centros de produção agro-exportadora ou às cidades, mas nela podem ser identificados de um lado um grande número de lavradores e de outro uma

⁹⁸ Johann Moritz Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998, prancha 14.

⁹⁹ Johann Moritz Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998, prancha 2.

¹⁰⁰ Johann Moritz Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998, prancha 13.

grande diversidade de ofícios geralmente tidos como “urbanos”.¹⁰¹ Como atestam os inventários, a escravaria dessas freguesias mostra uma diversidade importante que deve ser analisada do ponto de vista do lugar que essas freguesias do recôncavo ocupam no conjunto das atividades econômicas. Ao longo deste trabalho persigo essa questão enfocando o papel dos barqueiros e das atividades comerciais que envolvem escravos e comerciantes das freguesias do Recôncavo.

Muitos são os aspectos da demografia que contribuíram para a elaboração de hipóteses explicativas para as problematizações que norteiam este trabalho. Entre os 682 escravos identificados, 405 (59.3%) eram homens e 254 (37.2%) eram mulheres; em 23 (3.3%) não foi possível identificar o gênero. Seguindo o que mostra a historiografia do comércio atlântico de escravos para as exportações africanas, e baseada nos registros da Comissão Mista Brasil Inglaterra disponíveis no Itamaraty, Mary Karasch concluiu que também na cidade do Rio de Janeiro havia uma predominância de desembarques de escravos do sexo masculino.¹⁰²

Os estudos sobre a demografia do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro têm sua melhor representação na pesquisa de Manolo Florentino, que também assinalou a majoritária participação de homens na formação da escravaria do Rio de Janeiro. Neste caso, não se trata de um estudo isolado que serviria como referência apenas para a cidade, pois trata-se de um estudo sobre a entrada de africanos desembarcados no porto do Rio de Janeiro e, que de alguma forma, era distribuído por toda a província fluminense e outras partes do interior do Brasil. Assim, suas reflexões são ainda mais evidentes para concluir que a escravaria das freguesias do Recôncavo do Rio de Janeiro eram recorrentemente abastecida pelo tráfico de escravos, de acordo com as condições do mercado carioca. Entretanto, é preciso ressaltar as características específicas da região, pois elas são fundamentais para entender as diversas distorções e diferenças entre a escravidão na cidade do Rio de Janeiro e nas freguesias de seu recôncavo.¹⁰³

¹⁰¹ Sobre ofícios urbanos ver Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro (1808-1822)*. Petrópolis: Vozes, 1988. Marilene Rosa Nogueira da Silva. *O negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec, 1988. Luís Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. Em: *Revista Brasileira de História*. No. 16, 1988, p. 107-142.

¹⁰² Mary Karasch, Op. Cit, p. 71.

¹⁰³ Manolo Florentino. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Outro aspecto a ser considerado é a idade média da escravaria da região, uma informação que pode ser obtida nos inventários, como mostra a tabela abaixo. Para elaborar essa tabela procurei seguir uma alternativa de dividir os indivíduos em grupos separados por decênios, de forma que fosse facilitada a mensuração das informações obtidas. Contudo, tenho clareza das implicações que essa alternativa poderá oferecer, como o uso desses grupos etários ao analisar a infância escrava, por exemplo.

Tabela 2
Escravos das freguesias do Recôncavo,
por faixa etária (1783-1837)

Faixa etária	Quantidade	Percentual
0-10 anos	97	14.2
11-20 anos	96	14.0
21-30 anos	134	19.6
31-40 anos	80	11.7
41-50 anos	35	5.3
+ 50 anos	45	6.6
s/ inf.	195	28.6
Total	682	100

Fonte: Arquivo Nacional. Inventários (1783-1837). Freguesias do Recôncavo - RJ.

Num total de 682 escravos listados nos 45 inventários foi possível identificar a idade de 487 escravos. Entre eles há uma distribuição relativamente homogênea das faixas etárias até quarenta anos, idade considerada produtiva, especialmente se considerada a alta taxa de africanos e a baixa taxa de natalidade. Em consonância com os dados que apresenta uma concentração de indivíduos em idade produtiva nas escravarias do Recôncavo da Guanabara, pode-se recorrer às palavras de Manolo Florentino:

Mas a escravaria fluminense não era desequilibrada apenas do ponto de vista sexual. Já se viu que os cativos conformavam um contingente majoritariamente adulto, com os índices de participação dos que tinham entre 15 e 49 anos variando praticamente entre a metade e 70% dos escravos. O predomínio dos adultos implicava, naturalmente, maiores taxas

de mortalidade no interior dos plantéis, e uma tendência à redução absoluta do número de indivíduos.¹⁰⁴

Pode-se perceber uma forte conexão entre o tráfico de escravos que praticava na cidade do Rio de Janeiro e o consumo de mão-de-obra africana no Recôncavo da Guanabara. Uma análise mais cuidadosa da tabela anterior mostra-nos uma concentração de escravos em idade produtiva, o que nos oferece uma perspectiva de conexão entre o tráfico e a escravidão praticada no Recôncavo. Desta forma, é possível verificar que as freguesias guanabarinhas não estavam isoladas ou desconectadas da cidade do Rio de Janeiro, nem tampouco do mundo atlântico.

Entre os escravos com idade identificada (excluindo os 195 não identificados) há uma grande concentração (mais que 50%) de indivíduos dentro da faixa etária que Manolo Florentino descreve como das pessoas que mais produziam na vigência do trabalho escravo.¹⁰⁵ Sem dúvida, há uma concentração de escravos de idade produtiva, possivelmente, uma prerrogativa dos senhores que, compravam escravos entre os refugos do Mercado do Valongo. Para Cláudio de Paula Honorato, os senhores de engenhos e agricultores do Recôncavo da Guanabara estavam entre os assíduos compradores de escravos novos desde as primeiras décadas do século XVIII. Esses senhores protagonizaram uma disputa judicial, com denúncias para o rei e a intermediação das autoridades coloniais, contra muitos comerciantes atravessadores que encareciam os valores dos escravos recém chegados de Benguela, Angola e Costa da Mina.¹⁰⁶

Essa distribuição dos escravos por faixa etária mostra que, dada a proximidade com a cidade do Rio de Janeiro, os proprietários do Recôncavo tinham acesso ao mercado de escravos africanos já que a faixa etária mais numerosa era exatamente a mais cobiçada no mercado atlântico: homens jovens. Entre as 97 crianças escravas com idade entre 0 e 10 anos (14,2% do total de escravos relacionados nas listas de inventários), todas eram nascidas no Brasil, com destaque para 64 crioulas, ou seja, filhos de pais africanos (66%); 15 pardas (15,5%); as 7 cabras (7,2%) e as 2 (2%) mulatas. Ainda aparecem mais 9 (9,3%)

¹⁰⁴ Manolo Florentino. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 56.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Sobre o mercado do Valongo e a compra de escravos pelos senhores do recôncavo ver Cláudio de Paula Honorato. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro (1758-1831)*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

crianças que tinham suas idades identificadas, mas não tinham a “cor” declarada.¹⁰⁷ Entre os indivíduos na faixa etária entre 11 e 20 anos, embora muitos já em uma fase produtiva, mas considerados jovens para a historiografia da escravidão, dos 96 escravos (equivalente a 14% do total de escravos relacionados nas listas de inventários), 36 eram africanos (37,5%) de diferentes procedências como minas, cabindas, angolas, benguelas e moçambiques.

Segundo Manolo Florentino, “os principais traços demográficos do universo infantil estavam muito mais relacionados à fecundidade das cativas e à mortalidade infantil”.¹⁰⁸ Assim, não havia um mercado de crianças escravas para abastecer as freguesias do recôncavo. A tabela anterior, agregados os percentuais apresentados, concorda em parte com a tese de Manolo Florentino. Contudo, essa concordância me levou a ampliar as minhas problematizações sobre a questão da família e da infância dos escravos no Recôncavo da Guanabara. Considerando os *crioulos* como a geração de filhos de africanas,¹⁰⁹ havia uma quantidade expressiva de mulheres africanas que haviam gerado filhos. Embora as crianças não fossem africanas, a maior parte de suas mães o eram, o que indica uma conexão muito próxima entre o Recôncavo e o tráfico. Além disso, ao analisar as procedências dos escravos entre 11 e 20 anos, uma parcela considerável (37,5%) era formada por africanos. Desta forma, a infância escrava no Recôncavo, ao contrário do que afirma Manolo Florentino, era marcada por uma diversidade generosa, característica do regime escravista como um todo na região.

Além da classificação etária dos escravos, pode-se recorrer a outros aspectos do cativo africano que podem ser analisados através de inventários. Entre eles, a condição de saúde dos escravos. Entre os 682 escravos identificados, 149 eram doentes ou faleceram durante as avaliações, o que representa um total de 21, 8% da escravaria comprometida. As doenças eram muitas, como cegueira, opilação, fraturas e mutilações diversas, dor de peito, suturas e feridas, tumores, inchaços, fluxo de materiais, dores de barriga (ou de ventre), bulbas (ou sífilis), insanidade mental, alcoolismo, hérnias, entre outras. Alguns senhores

¹⁰⁷ Lembro aqui a argumentação de Hebe Mattos sobre o silenciamento da cor. Ver Hebe Maria Mattos. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste Escravista – Brasil, Séc. XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

¹⁰⁸ Manolo Florentino. “Morfologias da infância escrava e suas possibilidades, século XVII e XIX”. Em: *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 211.

¹⁰⁹ Sobre essa perspectiva metodológica ver Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

acumulavam mais da metade de escravos doentes ou aleijados. Em Santo Antônio da Jacutinga, dos 31 escravos de José Dias Machado, 20 eram doentes (64,5%).¹¹⁰ Na freguesia de Guapimirim, entre os 41 escravos do senhor Manoel da Silva Corrêa, 18 eram doentes (43,9%).¹¹¹ Em Inhomirim, do total de 97 escravos do senhor Manoel Gomes Cardoso, 39 eram doentes e aleijados (39,7%).¹¹²

Segundo Cláudio Honorato de Paula, muitos senhores do Recôncavo da Guanabara e dos arredores da cidade do Rio de Janeiro preferiam comprar escravos doentes e desvalorizados no Mercado do Valongo¹¹³. A tabela seguinte apresenta os ofícios dos escravos doentes registrados nas listas dos inventários dos senhores do Recôncavo, de forma que se possa obter um perfil dos escravos que compunham a escravaria da região e que tinham algum tipo de doença ou deficiência.

Tabela 3
Ofícios dos escravos doentes e falecidos do Recôncavo da Guanabara
(1783-1837)

Ofícios	Quantidade	Percentual
Não identificados	61	44.9 %
Serviço de roça	44	32.4 %
Serviço de casa	17	12.5%
Serviço de olaria	5	3.6 %
Serviço de transporte	4	3.0 %
Barbeiros	2	1.5 %
Ourives	1	0.7 %
Carpinteiro	1	0.7 %
Pedreiro	1	0,7 %
TOTAL	136	100 %

Fonte: Arquivo Nacional. Inventários (1783-1837). Dos 149 escravos doentes ou falecidos, 13 (8,7%) eram crianças que foram excluídas dessa tabela por não apresentarem nenhuma indicação de qualquer ofício.

Como se poderia imaginar, os escravos doentes e falecidos, em sua maioria eram identificados como tal, tornando invisíveis seus ofícios, o que explica a maior parte dos

¹¹⁰ Arquivo Nacional. *Inventário de João Dias Machado*. Maço 308. Processo 5623. Juízo de órfãos. Jacutinga, 1800.

¹¹¹ Arquivo Nacional. *Inventário de Manoel da Silva Correia*. Maço 699. Processo 2843. Juízo de órfãos. Guapimirim, 1803.

¹¹² Arquivo Nacional. *Inventário de Manoel Gomes Cardoso*. Maço 451. Processo 8640. Juízo de órfãos. Inhomirim, 1814-1818.

¹¹³ Cláudio Honorato de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro (1758-1831)*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

ofícios dos escravos doentes não sendo identificada na documentação. Entretanto, no universo dos escravos que tinham alguma doença ou deficiência, mas que tinham alguma atividade produtiva, a maioria eram escravos lavradores. Apenas esses dados não são suficientes para afirmar que na escravaria do Recôncavo da Guanabara tinha um percentual de indivíduos que eram comprados com doenças e deficiência entre os “refugos” do Mercado do Valongo, justificado pelos seus baixos preços. Porém, nessas mesmas listas de inventários, perseguindo os 149 escravos que tinham alguma deficiência ou doença, identifiquei 86 africanos (57.7 %); 42 crioulos (28.2%); e 21 (14.1%) não tinham as suas procedências identificadas na documentação.¹¹⁴

Os dados apresentados permitem uma conclusão bastante interessante no que se refere aos escravos com doenças, com deficiências ou falecidos. A maior parte deles era formada por adultos, africanos e lavradores. Essas características são as mesmas do perfil geral da população escrava das freguesias guanabarinhas, somadas ao conhecimento sobre as ofertas de escravos mais baratos no Valongo e que os senhores do Recôncavo usavam comprar esse tipo de escravos, logo é possível estabelecer uma relação entre os senhores de escravos e as ofertas do tráfico, descartando a idéia de que a escravaria do Recôncavo da Guanabara era velha e sem importância e que a economia da região não tinha uma lógica conectada com o mundo atlântico.

Os escravos identificados como doentes eram avaliados e vendidos a preços mais baixos que a média. Isso reforça o fato de que a condição de saúde interferia diretamente na aquisição dos escravos. Era comum a visita de senhores do recôncavo ao mercado do Valongo, onde procuravam escravos doentes e mutilados, conhecidos como o “refugio”.¹¹⁵ Assim, é possível perceber que as doenças e a conseqüente variação no preço dos escravos pode estar associada a razões diversas, nem sempre associadas aos maus tratos, pelo menos não aos maus tratos infringidos pelo proprietário imediato. Certamente muitas dessas deficiências devem ter sido adquiridas ao longo do processo de transporte e exposição desses escravos para venda no porto de desembarque, no caso o Mercado do Valongo, principalmente no caso de doentes e mutilados.

¹¹⁴ Neste caso mantive as crianças. No caso dos crioulos, inicialmente pretendia estabelecer os nascidos no Brasil e os africanos com o objetivo de realizar a comparação. Entretanto, no final da quantificação me deparei apenas com crioulos entre os escravos nascidos no Brasil.

¹¹⁵ Nireu Oliveira Cavalcanti. “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”. In: Florentino, Manoel. *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, 17-78.

Também Eduardo Schnoor analisou inventários para estudar a história da saúde dos escravos no Vale do Paraíba Fluminense, em especial os municípios de São João Marcos e Bananal, cujas características podem apresentar similitudes com as freguesias aqui estudadas. Segundo ele além da produção de café, outras atividades ligadas à manutenção de viajantes, como tabernas, um pequeno comércio e o tropeirismo eram importantes ocupações de escravos, livres e libertos. A maior diferença estava no número de indivíduos que formava a escravaria da região. No inventário de Brás Arruda, conhecido produtor de café, proprietário, entre outras, da fazenda Cachoeira, Schnoor encontrou 544 escravos; já Luís Gomes Nogueira, outro grande proprietário, tinha 143 escravos. No inventário de Caetano Alves de Oliveira, chegou-se ao impressionante número de 770 escravos, enquanto Luís Gomes Ribeiro por ocasião de seu falecimento tinha 345 escravos. Assim, o Vale do Paraíba estudado por Eduardo Schnoor guardava a característica de muitos escravos de propriedade de um único senhor. Quando sua análise volta-se para as condições de saúde dos escravos, muitas doenças também são identificadas, como mutilações e deficiências físicas, loucura, alcoolismo, bulbas ou sífilis. Entretanto, apesar de se tratar de escravarias bem maiores, a quantidade de escravos doentes ou incapacitados para o pleno serviço não passavam de 11%, número considerado expressivo.¹¹⁶

A localização de São João Marcos e Bananal entre Minas Gerais e São Paulo, favorecia uma diversidade ocupacional dos escravos, tal como acontecia nas freguesias do recôncavo guanabarrino. É possível ressaltar que as freguesias do Recôncavo tinham um número bem menor de escravos, mas com uma proporção que ultrapassava o dobro de escravos doentes e mutilados, se comparado com os município do Vale do Paraíba, estudados por Schnoor. Como foi dito acima, entre os 682 escravos identificados nos inventários do recôncavo, 149 eram doentes ou faleceram durante as avaliações, correspondendo a um comprometimento de 21,8% da escravaria.

Pelo menos, no caso das freguesias estudadas, fica claro que a quantidade expressiva de escravos doentes e mutilados, entretanto, nem sempre incapazes para o serviço, se dava através de uma estratégia de lucratividade. Os melhores escravos (mais qualificados, mais fortes, etc), portanto mais caros, eram logo comprados pelos senhores de regiões que concentravam os lucros advindos das atividades agro-exportadora, como Minas

¹¹⁶ Eduardo Schnoor. “Resgate dos inventários como documento príncipes para a história da saúde dos escravos”. Em: Angela Porto (org). *Doença e escravidão: sistema de saúde e práticas terapêuticas*. Simpósio

Gerais, no século XVIII, e o Vale do Paraíba no século seguinte. Além disso, ricos senhores de escravos ou mesmo pequenos proprietários de escravos, que viviam nas cidades não poderiam se dispor de comprar escravos adoentados, mesmo avaliados aquém do preço de mercado, dadas às circunstâncias e exigências da vida urbana. Assim, a proximidade da cidade do Rio de Janeiro e do Mercado do Valongo onde eram vendidos os chamados “pretos novos” recém chegados da África era uma alternativa vantajosa para os senhores do recôncavo, explicando a concentração de escravos em condições sanitárias mais precárias nas escravarias do Recôncavo da Guanabara.

Como se percebe, a escravaria do recôncavo caracterizava-se por uma grande diversidade, desde a aquisição dos escravos nos mercados da cidade do Rio de Janeiro, os vínculos criados pelos senhores ao optarem pela compra de escravos mais baratos, por estarem adoentados, mas que dispensavam cuidados para com a saúde dos mesmos. Essas características somam-se a diversidade significativa do perfil ocupacional dos escravos de uma região agrária, mas que devido ao fato de também ser uma área de passagem, necessitava de uma expressiva quantidade proporcional de escravos trabalhando nas ruas, particularmente no setor de transporte. Ainda, não se pode deixar de mencionar a forte relação com o tráfico, já que mesmo não se tratando de uma região produtora de tradicionais mercadorias de exportação tinha acesso às ofertas dos traficantes de escravos. Assim, a escravaria do Recôncavo pode ser caracterizada segundo as palavras de Manolo Florentino: “O típico cativo fluminense era, além disso, um homem adulto marcado por diversas enfermidades, especialmente as traumáticas e infecto-contagiosas. Falta acrescentar ter sido este um *estrangeiro*”.¹¹⁷

A questão étnica, associada ao cativo estrangeiro, será analisada a partir do capítulo 2. Porém, o mais valioso neste momento é pensar a lógica da disposição econômica na qual estavam inseridos os escravos do Recôncavo. O recôncavo guanabarino caracterizou-se pela produção de alimentos, atividade fundamental para a lógica da economia escravista do Brasil. Os caminhos e estradas que serviam como vias de comunicação entre as capitânicas e depois províncias foram fundamentais para a organização de uma economia sustentada pela mão-de-obra escrava e a exportação de produtos que tinham demanda nos mercados

Regional de História – ANPUH/Rio – 2006. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz, 2007.

¹¹⁷ Manolo Florentino. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 57.

atlânticos. No recôncavo não houve grande produção das tradicionais mercadorias de exportação, contudo, a produção de alimentos tinha um lugar no fundamento da economia colonial, já que fomentava a dinâmica econômica dos mercados internos. Embora, ainda seja preciso manter uma ressalva para a quantidade expressiva de farinha que era produzida na região desde o século XVII, quando os engenhos de açúcar conviviam com os engenhos de mandioca. Essa ressalva torna-se fundamental, pois a quantidade de farinha produzida na região, sobretudo sua regularidade, sugere uma função para além do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro e seus arredores, questão que retomaremos mais adiante.

Assim, pressupõe-se que no Rio de Janeiro as conexões históricas do Recôncavo com a cidade e com o interior da capitania e também com Minas e São Paulo não se davam apenas pela proximidade geográfica. Pelo contrário, eram muito mais amplas do que poderia imaginar e as relações sociais se tornavam cada vez mais complexas, a medida que multiplicavam-se agentes e situações peculiares que começam a ser desvendadas na documentação e que aos poucos está permitindo a construção de uma nova historiografia do recôncavo da Guanabara.

CAPÍTULO II

A escravidão em ladrilhos: a armação de mosaicos humanos

1. Identidades e procedências africanas: conceitos teóricos e reflexões historiográficas

A África é um continente marcado pelas diferenças. Por agora, pretendo identificar os impactos das diversidades africanas na formação da sociedade colonial do Brasil através da composição étnica da escravaria africana no recôncavo da Guanabara, considerando uma perspectiva de análise reduzida. O tráfico e o cativo ofereceram cenários para a ressignificação dessas diferenças e a criação de outras, pois os seres humanos escravizados reconstruíram suas identidades: mantendo signos étnicos, absorvendo tradições culturais de seus *malungos* e de outros agentes sociais que viviam a lógica do cativo. Assim, a compreensão da formação cultural desses segmentos da população precisa ser visto a partir de uma intensa e preocupada investigação sobre as influências dos inúmeros povos africanos que, mesmo como escravos, foram protagonistas na formação de identidades sociais e culturais da diáspora.

As identidades sociais construídas nas complexas redes do comércio atlântico são o principal foco de interesse deste capítulo. As inúmeras viagens realizadas entre as costas africanas e a costa brasileira eram os canais para a transposição de mercadorias como cana-de-açúcar, tabaco, cachaça, farinha, panos-da-costa, escravos, entre muitas outras. No caso das últimas, tratavam-se de seres humanos que vinham nos abarrotados navios negreiros, com os corações partidos pelo sofrimento e com o corpo dolorido pela violência física e psicológica que tudo aquilo representava. O mundo africano do cativo era marcado pelas tradições culturais, pelas guerras étnicas e pelos desencontros iniciados pela derrota, cujo fim era um lugar no cativo amplamente praticado pelos europeus nas Américas. Para alguns, o acaso reservava algum tipo de alento, pois não era muito incomum o encontro com outros do mesmo reino ou da mesma localidade, o que favorecia um processo de identificação cultural, preservando tradições comuns e criando outras possíveis no contexto

do cativo que estavam submetidos. Contudo, uma outra grande parte, formada pelas minorias étnicas tinham as dificuldades ampliadas, pois necessitavam reelaborar sua visão de mundo no meio das adversidades que se impunham através da nova vida:

Não ignoramos que deviam ser distintos o medo, a insegurança e a percepção de destino daquele que chegava ao Brasil no meio de estranhos, a falarem línguas para ele incompreensíveis, dos daquele que vinha no navio acompanhado de muitos dos seus ou que, numa fazenda ou na vizinhança urbana, encontrava o amparo de um grupo de sua mesma origem.¹¹⁸

Com a consciência de que não é possível escrever qualquer história que se passou no Brasil escravista sem considerar o que se passava do outro lado do Atlântico, somada às dificuldades de acesso às fontes históricas adequadas, pretendo identificar as áreas africanas de onde vinham os principais contingentes de escravos que povoaram o Rio de Janeiro. Assim, será possível problematizar o perfil humano do Recôncavo através das identificações comuns e das relações que construíam através do cotidiano do cativo. Nas diferenças estão as principais fontes de interesse, pois era mais uma adversidade enfrentada pelos seres humanos que eram trazidos para as Américas. Os conflitos eram latentes e inevitáveis, mas a solidariedade e a tolerância também marcavam as experiências divididas ao longo do cotidiano.

Ao pensar as identidades o historiador Paul Lovejoy sustenta que as diferenças étnicas no mundo do cativo fizeram surgir solidariedades entre indivíduos e grupos que mantinham visões de mundo diferentes. Sendo assim, o tráfico atlântico e o cativo nas Américas fizeram emergir novas identidades inclusivas e abrangentes a medida em que as identidades eram ressignificadas de acordo com as experiências que se viviam.¹¹⁹ Dessa maneira, nesse momento penso ser possível alinhar minhas reflexões com a idéia que defende o rompimento de uma visão do continente africano marcado de forma indelevelmente estática. Portanto, a história africana e suas conexões com as Américas através do Atlântico precisa ser percebida pela diversidade, além de uma perspectiva baseada em dimensões cronológicas, caracterizando a continuidade do processo histórico.¹²⁰

¹¹⁸ Alberto da Costa e Silva. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2000, p. 80.

¹¹⁹ Paul E. Lovejoy. "Identidade e a miragem da etnicidade". *Afro-Ásia*, n. 27, 2002: 9-39.

¹²⁰ Joseph C. Miller. "O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos". *Afro-Ásia* n. 19/20, 1997: 9-36.

É preciso manter um olhar atento para a participação dos africanos no mundo atlântico, pois sem esse olhar, torna-se impossível compreender a diversidade da história dos africanos nas Américas. Para isso, é necessário o rompimento para com a historiografia voltada para os estudos isolados do continente africano, oferecendo um privilégio para os estudos que fazem dos africanos protagonistas de sua história. Neste sentido, existe uma historiografia cada vez mais preocupada com a formação das identidades africanas nas Américas, sobretudo, através de esforços que propõem um olhar diferenciado para as transformações sociais que estavam sujeitas ao longo do tráfico de escravos no âmbito do mundo atlântico.

O historiador John Thornton afirma que as transformações da cultura africana tiveram dimensões variadas e significativas, sobretudo quando alinha-se a idéia de que os elementos que formam o processo cultural não são estáticos, mesmo considerando que em algumas regiões ou em alguns indivíduos as mudanças poderiam ser mais rápida ou mais lenta, de acordo com a especificidade de cada processo. Assim, o historiador americano problematiza dois aspectos extremos sobre a questão: a mutabilidade e a estabilidade. Assim, no caso de laços de parentesco e estruturas políticas que envolviam sistemas complexos de símbolos, as mudanças poderiam ser mais dinâmicas, porém, sob características culturais relacionadas à religião e às idéias filosóficas, as transformações dependiam de um tempo maior para acontecer.¹²¹ As transformações da cultura africana, por conta do tráfico de escravos, não se davam apenas nas dimensões dos indivíduos e dos grupos étnicos escravizados, pois a cultura no âmbito do continente africano também sofreu muitas alterações, desde a religiosidade, as disputas políticas, as formas econômicas, até o senso estético. Porém, não se pode deixar de considerar que tais transformações ocorreram de forma mais contundentes entre os seres humanos que enfrentaram a migração compulsória. Sobre essas questões, Thornton afirma:

Mas o fato de terem encontrado pessoas de sua nação que ajudaram a manter vivas a linguagem e a cultura não significa que elas tenham se mantido intactas. Afinal, eles estavam em um novo cenário, com um sistema político e econômico diferente. Eles comunicavam-se com pessoas que não compartilhavam sua herança e não eram seus vizinhos na

¹²¹ John Thornton. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

África, inclusive europeus e euro-americano. Mesmo que fossem capazes de transmitir sua cultura para uma nova geração, ela não seria a mesma da África. A cultura afro-americana tornou-se muito mais homogênea do que as diversas culturas africanas que a compuseram, fundindo-as e incorporando a cultura européia. As evidências mostram que os escravos não eram nacionalistas culturais militantes que procuravam preservar toda a sua herança e, sim, demonstraram uma grande flexibilidade em adaptar e mudar sua cultura.¹²²

O tráfico de escravos foi o caminho da desumanidade. Contudo, através de seu estudo é possível identificar a mais rica construção humana ao longo da história da formação da sociedade brasileira: as identidades culturais que, como ladrilhos, formavam importantes mosaicos humanos. Este processo era construído e ressignificado através do cotidiano do tráfico, sejam através das origens ou procedências que eram mantidas e incorporadas na sociedade colonial ou pelas transformações impostas pelo mundo do cativo. Portanto, sem a atenção correta sobre o continente africano, a história do Brasil se apresenta de forma enganosa, pois para a sua compreensão é fundamental entender a lógica dos escravos nascidos na África que viveram na diferentes regiões brasileiras.

Os estudos ligados ao tema do tráfico e dos grupos étnicos africanos têm sido fundamentados nas idéias que definem “área cultural” ao se referirem às regiões onde os modos de vida dos povos se assemelham ao longo de um período de tempo. Mesmo com o isolamento imposto aos povos subsaarianos é preciso destacar que havia um forte contato. A prevalência da diversidade não infringiu nas constantes interações entre povos de diferentes culturas e identidades étnicas, seja através do intercâmbio de mercadorias, pelas movimentações populacionais ou pelos signos culturais.

Ao defender uma linha reflexiva com o objetivo de fundamentar o debate sobre a centralidade africana para uma maior compreensão da história do Brasil, Russell-Wood afirma:

O debate sobre um maior conhecimento da história da África é central para a nossa melhor compreensão da história do Brasil precisa ser verificado através do reconhecimento de que, apesar da existência de

¹²² John Thornton. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro:

vários traços comuns (..) em várias regiões da África, este era (e ainda permanece sendo) um continente demarcado por diferenças.¹²³

Considerando a importância da diáspora africana para a formação da sociedade brasileira, a diversidade cultural dos escravos de diferentes povos e etnias africanas que foram trazidas para as Américas precisa ser vista como fundamental para a compreensão da história da escravidão brasileira. Assim, um estudo da escravidão africana no Recôncavo da Guanabara, seja através de uma abordagem das identidades africanas construídas e ressignificadas pelo tráfico de escravos, bem como as conexões comerciais que eram forjadas através do Atlântico, não pode deixar de considerar as diversas formas de expressões culturais e visões de mundo que os africanos traziam para o Brasil, mesmo que na condição de cativos.

Um estudo sobre as culturas e as identidades africanas no Brasil escravista precisa ser abordado através do debate sobre as mudanças e as continuidades dos africanos ao longo do processo de construção do sentido de pertencimento a um “sistema social abrangente”. Neste caso, as identidades étnicas são formadas através de relações interpessoais, ou seja, o permanente contato entre indivíduos de grupos distintos alteraria as fronteiras identitárias, o que ocasionaria em novas formas de identificação. Neste sentido, as contribuições do antropólogo Fredrick Barth representam uma importante contribuição teórica para as inserções empíricas realizadas ao longo dessa pesquisa:

A manutenção de fronteiras étnicas implica também a existência de situações de contato social entre pessoas de diferentes culturas: os grupos étnicos só se mantêm como unidades significativas se acarretam diferenças marcantes no comportamento, ou seja, diferenças culturais persistentes. No entanto, havendo interação entre pessoas de diferentes culturas, seria esperado que essas diferenças se reduzissem, uma vez que a interação tanto requer como gera certa congruência de códigos e valores – em outras palavras, uma similaridade ou comunidade cultural.¹²⁴

Campus, 2004, p. 279.

¹²³ A. J. R. Russell-Wood. “Através de um prisma africano: uma nova abordagem ao estudo da diáspora africana no Brasil”. Em: *Tempo. Rio de Janeiro, no. 12, p. 11.*

¹²⁴ Fredrick Barth. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000, p. 34-35.

As disputas e as guerras na África, o tráfico atlântico, a condição de cativos e as reconstruções culturais dos africanos no Brasil permitia a interação de indivíduos que pertenciam a grupos étnicos diferentes. Assim, as diferenças eram mantidas e reafirmadas ou, então, ressignificadas e reelaboradas de acordo com as imposições do tráfico que inventou nações africanas no Brasil escravista.

Um estudo sobre as diversas formas de aprendizado dos africanos desembarcados no interior da ordem colonial pode representar uma nova perspectiva para um melhor entendimento da escravidão e das contribuições africanas na formação da sociedade brasileira. Ao se debruçar sobre documentos eclesiásticos, como assentos de batismo, casamento e óbitos, além dos livros de compromissos da Irmandade de Santo Elesbão e Santa Efigênia, Mariza de Carvalho Soares cruzou informações distintas e apresentou uma série de variações identitárias no interior da chamada “nação Mina” no Rio de Janeiro do século XVIII. Após uma profunda análise da documentação citada, considerando a problematização em torno das construções identitárias de indivíduos que procediam da Costa da Mina, mas que também identificavam-se através de suas organizações étnicas, Soares concluiu:

A constatação de uma classificação social que toma por base uma referência a grupos e lugares vivenciados anteriormente à escravização territorial e política africana. Mas se, por um lado, não existe uma correspondência imediata entre os grupos organizados no cativeiro e os grupos étnicos africanos de onde os indivíduos procedem, por outro não há dúvida que essa nomenclatura evoca, de forma contundente, o passado vivido e representado. Configura-se, aí, um critério para a reelaboração da noção de territorialidade, ou seja, do lugar onde cada um deles marca a sua procedência.¹²⁵

Assim, é possível identificar que havia uma geração de escravos africanos que haviam sofrido a migração compulsória através do tráfico atlântico que pode ou não ter mantido a bagagem cultural e que, por sua vez, pode ou não ter transmitido a seus descendentes esta ou aquela “parte” de sua bagagem. Como nos mostra Soares, a idéia de

¹²⁵ Mariza de Carvalho Soares. “A nação que se tem e a terra de onde se vem”. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, mai-ago 2004, pp. 319.

pertença era uma construção que se dava no âmbito do Império Português, ou seja, de acordo com a procedência de cada um, combinado à sua inserção no universo colonial.¹²⁶

Ainda de acordo com Soares, a quantificação das procedências dos escravos africanos é fundamental para que seja possível dimensionar e assim oferecer uma contribuição historiográfica sobre a composição demográfica do recôncavo no período estudado.¹²⁷ No caso da presente pesquisa são quantificados, entre outros, os dados dos inventários que oferecem a lista de escravos deixados como herança, assim como os livros eclesiásticos onde eram registrados os batismos, casamentos e óbitos, ambas séries fundamentais a medida que apresentam as denominações identitárias que os escravos assumiam ao longo de sua vida no cativeiro. Essas designações identificadoras apresentavam um emaranhado de referências construídas através dos portos de origem, de identificações genéricas ou de termos específicos relacionados às formas de governo, aos grupos étnicos ou costumes culturais localizados. Conquanto, é imprescindível lembrar que as denominações identitárias que se pretende analisar são construções que resultam quase sempre de exigências coloniais como os registros alfandegários, o batismo, as listas de avaliação dos inventários, entre outras. Por outro lado, mesmo se as identidades africanas eram atribuídas pelos traficantes ou pela burocracia, de alguma forma também eram ressignificadas pelos próprios africanos, haja visto que eles assumiam essas terminologias, criando suas “nações” com base nessas identidades:

Considerando o fato de que pode ter havido instâncias em que povos usaram tais denominações na descrição de si mesmos, a situação mais provável foi aquela em que estes termos descritivos foram aplicados por outros povos africanos ou por europeus e, assim, se tornaram subjetivos, traduzindo possivelmente projeções imprecisas das fronteiras étnica, lingüística e geográfica. A elasticidade ou a arbitrariedade de tais identificações étnicas e o reconhecimento de que novos grupos étnicos estavam sendo provavelmente criados requerem de um historiador ou de um etnógrafo considerável circunspeção na sua aceitação, em termos de seu valor aparente.¹²⁸

¹²⁶ Idem.

¹²⁷ Sobre a quantificação das procedências africanas ver *Devotos da Cor*, capítulo 3.

¹²⁸ A. J. R. Russell-Wood. “Através de um prisma africano: uma nova abordagem ao estudo da diáspora africana no Brasil”. Em: *Tempo. Rio de Janeiro*, no. 12, p. 13.

As identidades africanas eram reelaboradas de acordo com as conexões culturais que eram estabelecidas entre representantes das mais diversas etnias. Porém, esse fenômeno das relações humanas não se dava apenas no Atlântico. Cuidando para preservar possíveis especificidades, seria possível apontar as idéias de Sanjay Subrahmanyam quando estudou a história de vida de um príncipe muçulmano em Goa durante o século XVI. Ao relatar as tramas que davam no entorno da vida do biografado, ao analisar as muitas correspondências identificadas ao longo da pesquisa, Subrahmanyam identifica interesses econômicos, disputas políticas, relações de pertencimento com a terra onde os indivíduos constroem uma longa experiência. No mesmo passo, o autor evidencia que a língua portuguesa não foi aprendida e a escrita de cartas e as inúmeras conversas com viajantes, colonos e autoridades do Império em Goa eram realizadas mediante o uso de intérpretes. Mesmo sendo príncipe de Goa, no litoral da Índia, o tal príncipe recorrentemente fazia menção a sua identidade com suas terras no interior da colônia. Portanto, a territorialidade, ao que indica, sobrepunha-se aos signos culturais e uma possível linhagem no que diz respeito ao processo de construção identitária de indivíduos e grupos que viviam o desterro e a imposição político-administrativas do Império Português.¹²⁹

Embora não seja um fenômeno exclusivamente africano, as reelaborações identitárias que eram realizadas nas Américas são as principais motivações para que possamos problematizar uma história da escravidão africana. Nesse sentido, identificar as designações mais largas e amplas pode oferecer um conhecimento privilegiado sobre os ladrilhos humanos que formavam os mosaicos que, mesmo em parte, se pretende reconstituir.

Para essa identificação ultrapasso a tradicional segmentação da África (África Ocidental, África Centro-Ocidental e África Oriental). A África Ocidental designava uma extensão entre o Senegal e o atual Camarões, às ilhas do Atlântico, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, além da Costa Mina, integrada pelo Golfo do Benim. As principais nações construídas pelo tráfico que vieram para o Brasil são: os caboverde, mandinga, arda, mina, nagô, haussa, tapa (Nupe), bornu, calabar, entre outras. Da África Centro-Ocidental são bem conhecidos no Rio de Janeiro onde predominam os congo, cabinda, monjolo, anjico,

angola, ambaca, cambambe, cabundá, cassange, muxicongo, gabão, molembo, rebolo, camundongo, quiçamã, benguela e ganguela. Entre as procedências originárias da África Oriental estavam as nações moçambique, quelimane, inhambane e macua.

Estendia-se a costa oriental alvo do tráfico desde a atual Tanzânia até Maputo, no sul de Moçambique. Essa região era banhada pelo Oceano Índico, portanto, voltada para o Oriente. As viagens para o Rio de Janeiro eram mais demoradas e dispendiosas, uma explicação para que tais viagens só tenham se tornado regulares no século XIX. Contudo, o estudo desses grupos de procedências merece uma atenção especial, ainda negligenciada pela historiografia, pois além do Oceano Índico, os portugueses que comercializavam na África Oriental também estavam diante do Mar Árabe, portanto com interessante acesso para o Golfo Pérsico, o que pode representar complexidades culturais ainda mais ampliadas.¹³⁰

2. Identidades e procedências africanas na escravaria do Recôncavo do Rio de Janeiro

Segundo Manolo Florentino, que estudou a demografia do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, Angola e Congo foram as duas principais fontes de africanos para o porto do Rio de Janeiro. Contudo, até 1816, mesmo vivendo uma escala decrescente, havia uma rota atlântica entre o Rio de Janeiro e a Costa Ocidental, mas especificamente ligando o Rio à Baía do Benim, então conhecida como Costa da Mina. O comércio com a Costa Oriental, particularmente Moçambique, ganhou importância após 1811. Assim, o Rio de Janeiro, mesmo guardando preferências comerciais com os principais portos da África Centro-Ocidental guardou fôlego para participar de atividades mercantis com todas as regiões africanas exportadoras de escravos.¹³¹

Sendo assim, as inserções empíricas que buscaram uma representatividade da demografia escrava no Recôncavo do Rio de Janeiro apresenta uma tendência clara das variações entre as diferentes regiões africanas que exportavam escravos. A tabela abaixo

¹²⁹ Sanjay Subrahmanyam. “O Suspiro do Mouro: a triste vida de um príncipe muçulmano em Goa, no século XVI”. Em: Maria da Graça Ventura e Georgina Santos (orgs). *O quanto em Portugal é o Mundo*. Lisboa: Colibri, 2007.

¹³⁰ A. J. R. Russell-Wood. Op. Cit., p. 13-14.

¹³¹ Manolo Garcia Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994, p. 78-79.

mostra a importância do Rio de Janeiro no quadro do comércio atlântico através da quantificação das procedências dos escravos inventariados por senhores falecidos entre 1783 e 1837 que mantinham negócios no Recôncavo.

Tabela 4
Procedências dos Escravos das Freguesias
do Recôncavo da Guanabara (1783-1837)

Regiões de origem	Quantidade	Percentual
África Ocidental	20	2,9
África Centro-Occidental	284	41,6
África Oriental	3	0,4
Nascidos no Brasil	248	36,3
Indeterminados	127	18,6
TOTAL	682	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Inventários (1783-1837)*

Como indica a Tabela 4, havia uma maioria de escravos africanos em detrimento de escravos nascidos no Brasil, o que demonstra que as regiões de produção de alimentos também tinham inserção nas conexões atlânticas. Além da tradição da Costa Ocidental se relacionar com os portos baianos de forma mais intensa, durante o período representado na tabela anterior é possível perceber que a fluidez entre o Rio de Janeiro e a região africana em questão já vivia um período de forte retração.

Já antes do trabalho de Florentino, Mary Karasch havia mostrado que a África Ocidental foi um fornecedor secundário de escravos para a cidade do Rio de Janeiro se comparado à África centro-occidental, na primeira metade do século XIX. De acordo a autora, apenas 2% das importações diretas de africanos para o Rio de Janeiro vinham da África Ocidental. Contudo, um percentual maior poderia ser encontrado na cidade, por conta do comércio entre as províncias, particularmente com a Bahia. Ainda segundo Karasch afirma que a dificuldade para determinar a distribuição dos escravos de africanos ocidentais no Rio de Janeiro resultava do costume local de entre eles distinguir apenas dois grandes grupos, os “minas” e os “calabar”.¹³²

¹³² Mary Karasch. *A vida escrava no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

O estudo dos escravos procedentes da África ocidental para o Rio de Janeiro tem ganhado envergadura nos últimos anos, sobretudo com um investimento sistemático de muitos historiadores que investigaram a vida dos escravos “minas”. Esse foi o caso de Mariza Soares que estudou a Irmandade de Santa Efigênia e Santo Elesbão no Rio de Janeiro do século XVIII trazendo à luz a etnia Mahi, povo que grosseiramente era conhecido como mina, mas que guardava signos étnicos específicos para uma identidade mais circunscrita.¹³³

Contudo, existe uma contradição entre a escravaria do Recôncavo com a fluidez do tráfico atlântico neste período. Segundo Florentino, a partir de 1811, a Costa Oriental se consolidou como grande fonte abastecedora de escravos para o Rio de Janeiro. Após a abertura dos portos houve um significativo crescimento das exportações brasileiras para as áreas do oceano Índico, o que acarretara a diversificação de procedências da costa voltada para o Oriente da África.¹³⁴ Contudo, esse desdobramento do tráfico que Manolo Florentino acrescentou, com grande propriedade, na historiografia brasileira não se verifica nos limites das fontes apresentadas neste trabalho. Da mesma forma, Mary Karasch registrou que a África Oriental assumiu significativa importância na formação demográfica da população africana do Rio de Janeiro cujos percentuais variavam entre 18% e 27%. Com as investidas dos ingleses de acabar com o tráfico de escravos na África Ocidental a partir de 1815, os traficantes do Rio de Janeiro buscaram novos mercados abastecedores na costa oriental com o objetivo de evitar a captura de suas cargas.¹³⁵ Porém, como pode-se perceber em uma análise detalhada da tabela anterior, a contra-costa africana tem uma insignificante representação entre os africanos que formavam a escravaria do Recôncavo durante o período analisado: apenas três indivíduos (0,4%) foram listados nos inventários levantados entre 1783 a 1837.

Uma análise mais detalhada precisa ser considerada quando tratar-se dos escravos que procediam da Costa Centro-Occidental, pois, segundo Florentino, partia dos portos congo-angolanos a grande maioria dos negreiros que entravam no Rio de Janeiro entre os anos de 1795 e 1830.¹³⁶ Segundo Mary Karasch, a maioria dos escravos africanos do Rio

¹³³ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

¹³⁴ Manolo Garcia Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994.

¹³⁵ Mary Karasch. *A vida escrava no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

¹³⁶ Mary Karasch. *A vida escrava no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

de Janeiro tinham origem no Centro-Oeste africano. Assim, a costa centro-ocidental, merece uma reflexão mais específica nessa análise.

As relações políticas no âmbito do Império Português e com os Estados e Reinos independentes na África, além das conexões econômicas entre o litoral e os portos africanos na sua região centro-ocidental, contribuíram sobremaneira para que a maioria dos escravos do Rio de Janeiro tivesse origem daquela região africana. Desta forma, a predominância da rota que ligava o porto do Rio de Janeiro aos portos da costa centro-ocidental, especialmente Cabinda, Luanda e Benguela não se deu apenas por conta das facilidades de navegação nas correntes atlânticas, mas também por uma forte articulação entre essas cidades e seus comerciantes. Assim, é possível perceber que as freguesias do Recôncavo estavam, inseridas nesse contexto atlântico, absorvendo escravos e outras mercadorias africanas, bem como oferecendo demandas de mercadorias ali produzidas que, de alguma forma, também abasteciam a cidade do Rio de Janeiro e o Recôncavo, eram embarcadas nos negreiros e chegavam até aos portos africanos, de onde eram distribuídas para a comercialização e o consumo.

Uma outra questão que não pode ser esquecida é a proporção dos nascidos no Brasil entre os que viviam no Recôncavo. Do total de escravos quantificados, 36,3% era nascida no Brasil, justamente no período de maior fluxo comercial entre a África e o porto do Rio de Janeiro. A maioria dos escravos africanos (mais de 60%) demonstra que no Recôncavo da Guanabara, ao contrário do que se pensa, a escravaria não era antiga, formada por escravos de segunda ou terceira geração, ou mesmo escravos velhos, sinais de uma economia decadente. Mais da metade da escravaria era composta por escravos africanos em idade produtiva. A inserção do recôncavo no comércio atlântico não se dava de forma subserviente, mas com autonomia e conectada de forma ativa em um contexto complexo e de dimensões que se aprofundavam para além do litoral de ambos continentes.

Esse argumento fica fortalecido pela análise da próxima tabela onde entre os nascidos no Brasil aparece uma concentração de crioulos (filhos de africanos). Além disso, quase 25% dos escravos sem identificação de procedência eram registrados como “de nação” ou “pretos”, termos que comumente eram utilizados para designar os africanos. Assim, como já foi visto no capítulo anterior, o perfil das procedências dos escravos do Recôncavo demonstra uma atividade produtiva baseada na mão-de-obra escrava fornecida pelo comércio atlântico. Isso no mínimo, pois espera-se demonstrar uma efetiva

participação das freguesias guanabarinas no comércio atlântico de escravos através de senhores que usavam a produção de mantimentos, principalmente a farinha de mandioca, para fazer conexões que ultrapassavam as fronteiras do recôncavo e da cidade, chegando ao mercados africanos.

As problematizações sobre as identidades africanas que foram ressignificadas no Brasil durante um período da escravidão podem ser pensadas de duas formas. Uma mais generalizante, que até então foi perseguida: as construções das identidades africanas através do tráfico de escravos tendo como referência os grandes padrões regionais do continente africano. Outra implementada a partir uma análise que vai estreitar a abordagem das identidades africanas considerando as variações e a diversidade dos grupos tendo como referência os portos de desembarque e o modo como esse critério foi absorvido no mundo do cativo. É preciso esclarecer que esse processo era contínuo, mas não era uniforme, o que uma metodologia que visa uma suposta padronização sincronizada não poderá dá conta das múltiplas variações que compunham uma parte da formação da sociedade brasileira escravista. Assim, a próxima tabela pode ser uma variante necessária para que seja possível atingir os objetivos propostos no início desse capítulo.

Tabela 5
Grupos de procedências dos Escravos das Freguesias
do Recôncavo do Rio de Janeiro

África Ocidental	%	África Centro-Ocidental	%	África Oriental	%	Nascidos no Brasil	%	Indeterminados	%
Cabo Verde 1	0.1	Angola 89	13.3	Moçambiq 3	0.4	Crioulo 178	26.3	Não ident. 100	14.7
Guiné 1	0.1	Congo 25	3.6			Pardo 40	5.8	Preto 3	0.4
Mina 17	2.6	Cabinda 19	2.7			Cabra 19	2.7	De Nação 24	3.5
Dusmain (?) ¹³⁷ 1	0.1	Benguela 87	12.8			Mulato 8	1.2		
		Monjollo 4	0.5			Cafuso 1	0.1		
		Cassange 8	1.2			Fulo (?) ¹³⁸ 2	0.3		
		Rebolo 30	4.5						
		Camundongo 2	0.3						
		Magumbi 11	1.6						
		Cafundó 1	0.1						
		Cambambi 1	0.1						
		Sarpinho: 1	0.1						
		Inhumi 1	0.1						
		Bambuiba 2	0.3						
		Songa 2	0.3						
		Gerguina 1	0.1						
Total 20	2,9	Total 284	41,6	Total 3	0,5	Total 248	36,4	Total 127	18,6

FONTE: Arquivo Nacional – Inventários (1783-1837)

Uma análise mais sistemática de inventários, mostra a persistência da heterogeneidade das procedências dos escravos situados no Recôncavo. A Tabela 5 demonstra que a diversidade torna-se muito mais eficiente diante de padronizações que omitem a diacronização como importante característica dos grupos identitários de escravos de origem africana. Assim, os mosaicos podem ser visto no seu todo, contudo, para melhor compreender a sua formação e as características mais específicas, se faz necessário um estudo sobre os ladrilhos que os formam. Ao mesmo passo, as grandes áreas de abrangências que se destacaram no processo de comercialização de escravos da África para

¹³⁷ Reproduzo aqui a grafia da fonte, foi incluído nessa categoria por não se encaixar em nenhuma das designações conhecidas na África centro-ocidental.

¹³⁸ Apesar da designação Fula ser usual da África ocidental, o caso foi incluído entre os nascidos no Brasil por não haver na fonte nenhuma indicação de que o escravo era africano.

o Brasil têm um limite para a representação da formação das identidades africanas no mundo do cativo.

Uma análise dos desdobramentos da Tabela 4 representados na Tabela 5 remete a intenção de apresentar uma idéia mais ampliada sobre a diversidade africana na sociedade escravista. As três grandes regiões africanas, que foram tornadas referências clássicas para se pensar a África e suas relações com diferentes partes da América são miragens que escondem uma diversidade ainda mais extensa do que oferecem pretensas padronizações. Entre as procedências africanas inferidas em um universo de 682 escravos que viviam nas freguesias do recôncavo somam 21 procedências diferentes, o que provoca uma instigante problematização sobre a reestruturação das identidades africanas na sociedade escravista.

Além disso, merece importância nessa análise a presença de diferentes denominações para os escravos nascidos no Brasil, cuja diversidade também oferece indicativos para que a sociedade escravista do recôncavo da Guanabara possa ser pensada de acordo com diferentes contribuições culturais. Embora não haja definições homogêneas para as categorias sociais utilizadas para expressar a diversidade da população de cor no Brasil escravista, é possível afirmar que, na maioria das vezes, eram aplicadas de forma pejorativa, quando relacionadas com a população branca, mas também poderia representar valorização social quando relacionada com os escravos africanos. Mulato, por exemplo, é definido como o filho de pai branco e mãe negra.¹³⁹ Segundo Mariza Soares, durante o século XVIII, os crioulos, podem ser compreendidos como uma categoria que representava a passagem da condição de escravo gentio africano para escravo nascido no universo colonial, haja visto que eram os nascidos no Brasil, mas que sempre tinham mães africanas.¹⁴⁰ Para Hebe de Matos, durante o século XIX, os pardos ressignificaram a sua posição na sociedade, passando a representar certa valorização social no âmbito da população de cor.¹⁴¹ Os senhores usavam “pardo” como designação para definir um mulato e os próprios pardos usavam-no para se distinguir dos crioulos e outros grupos “racialmente” mistos. A identidade separada dos pardos foi demarcada em irmandades religiosas e outros espaços de sociabilidade.¹⁴² Nesse caso, os pardos também ganharam

¹³⁹ Russell-Wood, 2005

¹⁴⁰ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

¹⁴¹ Hebe Maria Mattos. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste Escravista – Brasil, Séc. XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

¹⁴² Mary Karasch. *A vida escrava no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

notoriedade na historiografia brasileira pela capacidade de articulação em lugares de pequena expressão econômica, mas com grande representatividade na formação da sociedade brasileira podem ser assinalada como fundamental para um melhor entendimento desse processo.¹⁴³ Considerando os inventários de senhores que viviam nas freguesias do recôncavo durante o período estudado, mais de 60% da população dessa região era de procedência africana. Desse modo, uma parte significativa dos cativos vivia o processo de ressignificação das identidades.

Ainda, uma menor parte, porém não menos importante, correspondia a população cativa que já havia nascido no território da colônia portuguesa na América. Entre a população cativa, 36,4% era de escravos cujas distinções identitárias não se davam pelas procedências, mas pelas denominações de cor, que poderia representar prestígio ou depreciação social. Contudo, o mais importante nessa análise trata-se da grande diversidade no âmbito da escravaria, seja entre os africanos ou entre os indivíduos nascidos no Brasil.

Para que se tenha maior eficiência nesse processo investigativo, torna-se premente um olhar mais detalhado, buscando entender as funções da permanência de nomes de portos, aldeias, etnias e pequenas regiões na documentação como referência de identidades entre os escravos africanos. Da mesma forma, também se faz necessário direcionar um olhar mais preocupado com as formas de distinção e as referências de pertencimento entre os escravos nascidos no Brasil. Tratando-se do recôncavo da Guanabara, poucos arquivos guardam informações organizadas e sistematizadas sobre o período aqui estudado, entre eles é importante o acervo do Arquivo da Cúria de Nova Iguaçu.¹⁴⁴ As identidades africanas e o processo de crioulização da população escrava das freguesias do entorno da baía de Guanabara podem ser debates de grande importância. Assim, optei por buscar as informações sobre os grupos de procedências e as denominações de cor que fundamentaram as identidades dos escravos declaradas nos livros eclesiásticos. Neste caso, os livros de batismos de escravos, por exemplo, tinham declarado além do batizando, em sua maioria crianças, mas com pouca presença de adultos, a presença dos pais e dos padrinhos.

¹⁴³ Roberto Guedes Ferreira. *Egressos do Cativo: trabalho, família, aliança e mobilidade social. Porto Feliz, São Paulo, 1798-1850*. Rio de Janeiro: Faperj/Mauad, 2008.

¹⁴⁴ Tive a felicidade de há dez anos conhecer esse arquivo cuja documentação está guardada e disponibilizada para a pesquisa. Há alguns anos atrás, acompanhei o trabalho de transcrição e digitalização desse acervo, por conta do projeto “Escravidão Africana nos Arquivos Eclesiásticos”, coordenado pelas professoras Mariza Soares e Hebe Mattos, o que vem facilitando o acesso à documentação.

3. Identidades escravas em assentos eclesiásticos: o caso da Freguesia de Santo Antônio da Jacutinga

Para o uso da documentação eclesiástica, particularmente os livros de batismos de escravos, foi necessário recorrer mais uma vez ao método da micro-história, pois o recurso de reduzir a escala de abordagem com o objetivo de circunscrever o objeto de análise poderá ser mais uma vez eficiente para avançar nas hipóteses apresentadas.¹⁴⁵ Neste sentido, recorreu-se a quantificação de um livro de batismo de escravos que viviam na freguesia de Santo Antônio da Jacutinga cujos assentos foram realizados entre 1790 e 1809. A freguesia de Santo Antônio de Jacutinga foi criada em 1657 e passou a ser considerada paróquia em 1686. A sua localização geográfica correspondia a uma parte considerável do recôncavo fluminense, ligando-se a baía de Guanabara através de rios como o Sarapuí que, entre outras funções servia como conexão entre a freguesia e a cidade do Rio de Janeiro. Deixada por um memorialista do início do século XX a breve descrição dá uma idéia da dimensão territorial da freguesia em questão:

“(...) estendia-se o território, para o norte, ao Morro Grande da Cava, próxima a atual estação de José de Bulhões, dividindo-se aí com a de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçú. Deste ponto corria o limite pela margem meridional do Iguaçú, buscando o rumo da fazenda de São Bento até chegar ao porto dos Saveiros, exclusive, limitando-se também com a freguesia de N. S. do Pilar. A leste era banhado pela Guanabara e tinha ao sul a freguesia de Meriti; a oeste ficava a de Marapicu.”¹⁴⁶

As capelas filiais que estavam em sua circunscrição eram Nossa Senhora do Rosário, na fazenda que pertenceu à Ordem de São Bento; Nossa Senhora da Conceição do Sarapuí, Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira, Nossa Senhora da Madre de Deus e Nossa Senhora da Conceição do Pantanal. Essas capelas filiais, bem como a matriz da

¹⁴⁵ Jacques Revel. (org). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

¹⁴⁶ Ver: José Matoso Maia Forte. *Memória da Fundação de Iguassú*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Comércio, 1933. p. 89.

freguesia, juntamente com os seus marcos naturais, eram as principais referências para os que viviam na região e os que por ela passavam no dinâmico processo de conexões entre o litoral e o interior fluminense.

A importância econômica de Jacutinga durante o período colonial pode ser exemplificada pelo constante uso dos seus rios como vias de escoamento das mercadorias que se produziam. Segundo o relatório do Marques do Lavradio (1789), Jacutinga tinha sete engenhos, com uma população de aproximadamente 236 escravos, com uma produção estimada de 163 caixas de açúcar e 77 pipas de aguardente. Porém, a atividade produtiva que se destacava em Jacutinga e, conseqüentemente consumia maior número de escravos, era a produção de gêneros alimentícios: 25.000 sacas de farinha, 1.000 de feijão, 1.000 de milho, 10.000 de arroz, sendo um total geral de 37.000 sacas de alimentos por ano. Além disso, a população da freguesia era estimada em um total de 3.540 almas, divididos em 1.404 livres (39,6%) e 2.138 escravos (60,4%). Por exemplo, em termos comparativos, das 45.920 sacas de farinha que se produzia na sete freguesias do Recôncavo, mais de 50% se produzia na freguesia de Jacutinga. Em comparação com freguesias de outras regiões fluminenses, Jacutinga também tinha uma produção bem superior, pois Guartiba/Itaguaí produziam 5.440, Jacarepaguá 2.888, Campo Grande 2.500. Apenas em comparação com Angra dos Reis, com 25.736 sacas, Jacutinga perdia em produção de farinha, mesmo assim por uma margem insignificante.¹⁴⁷ É importante destacar aqui que Angra dos Reis é considerada sempre a grande produtora de farinha da capitania.

A ocupação das terras que viriam a compor a freguesia de Jacutinga iniciou-se no fim do século XVI, foi consolidada durante o século XVII e conheceu novos contornos durante o século XVIII. Ao fim da guerra com os franceses (1555-1565) o recôncavo conheceu o processo de concessão de sesmarias, onde senhores portugueses iniciaram a ocupação colonial através da produção de cana-de-açúcar, formando assim, os primeiros engenhos da região. Neste período o uso da mão-de-obra escrava dos indígenas que viviam na região foi largamente explorada pelos portugueses, inclusive os índios da aldeia das Jacutingas (possivelmente tupinambás), que mais tarde deu nome à freguesia.

Ao longo do século XVII, foram instalados os engenhos de açúcar que foram exaustivamente vendidos, trocados, hipotecados, entre outras possibilidades jurídicas que a

¹⁴⁷ Denise Vieira Demétrio. *Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara. Séculos XVII e XVIII*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

sociedade do Antigo Regime permitia.¹⁴⁸ Com isso, diversas importantes famílias que viviam a administração da capitania do Rio de Janeiro tornaram-se proprietárias dos engenhos de Jacutinga. Ao passar pela mão de vários proprietários, os engenhos podem ser percebidos com alguma dificuldade para a sua consolidação na dinâmica da economia da região e sua relação com o Rio de Janeiro. Porém, segundo Denise Vieira Demétrio, apesar das famílias se desfazerem dos engenhos, continuavam batizando e casando seus escravos na freguesia de Jacutinga, indicando que continuavam ali, mesmo que inviabilizadas em decorrência dos meandros cartoriais. Ainda segundo ela, as dificuldades na produção de açúcar e aguardente que podem ter levado algumas famílias a se desfazerem de seus engenhos podem ter sido compensadas pela produção de alimentos.¹⁴⁹

No caso do século XVIII, a estatística realizada pelo Marquês de Lavradio apresenta uma tímida produção de açúcar e aguardente, sobretudo se comparada aos pujantes números relacionados à produção de alimentos na freguesia, destacando-se a farinha como principal mercadoria no conjunto registrado. Além do consumo endógeno e dos circuitos da farinha no interior da Capitania do Rio de Janeiro, sem dúvida, houve uma importante alteração no consumo da farinha ao longo do século XVIII, pois a descoberta do ouro em Minas Gerais significou o redimensionamento da economia colonial, como já foi apresentado no primeiro capítulo.

Como também já foi dito no capítulo anterior, o volume de escravos que o porto do Rio de Janeiro passou a comercializar ao longo do século XVIII sofreu uma explosão que aumentou exponencialmente todos os números apurados até hoje. Além disso, as alterações na vida da cidade, como o processo de urbanização e a integração do Rio de Janeiro nos quadros da administração atlântica foram algumas das mudanças assinaladas. Contudo, a proximidade dos negócios entre o porto da cidade do Rio de Janeiro e os portos da África Centro-Occidental, sem dúvida foi a transformação que melhor implica nas problematizações abordadas nesse capítulo. Assim, pode-se perceber que o Rio de Janeiro, tanto a cidade como o interior da província, passa receber uma influência de várias etnias de origem banto, delineando o perfil identitário da maioria da população escrava.

¹⁴⁸ Mauricio Abreu. “Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da capitania do Rio de Janeiro, séculos XVI e XVII”. In: *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía e ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (32).

¹⁴⁹ Idem.

No fim do século XVIII as propriedades de Jacutinga eram principalmente produtoras de farinha e os escravos africanos estavam sendo empregados na produção de alimentos, e só secundariamente na produção açucareira. Nem de longe, pretende-se oferecer equidade entre o custo financeiro, de trabalho e de mão-de-obra entre a produção de açúcar e aguardente e a produção de farinha. Entretanto, não se pode deixar passar ao longe a noção de que ambas mercadorias são resultantes de um processo de manufatura e beneficiamento de uma produção agrícola. Assim, quando se fala da presença de engenhos em regiões de produção agrícola, é preciso ter consciência que existia mais de um tipo de engenho, portanto, havia engenhos onde a produção de farinha era muito superior a produção de açúcar e aguardente.¹⁵⁰ Portanto, no caso de Jacutinga a idéia de engenho como um lugar onde a vida cotidiana se dava no entorno da produção açucareira, como acontecia no recôncavo baiano, de acordo com o trabalho de Stuart Schwartz,¹⁵¹ precisa ser revisada para o recôncavo da Guanabara no século XVIII, as principais atividades de cultivo e beneficiamento estavam voltadas para a produção de farinha.¹⁵²

Ainda, seguindo o raciocínio introduzido acima, também pode-se afirmar que a maior parte dos escravos da região era empregada na produção e no beneficiamento da mandioca. Assim, uma parte dos escravos trazidos da África Centro-Occidental e distribuídos pela Capitania do Rio de Janeiro, estava estabelecida no recôncavo carioca, particularmente em Jacutinga, trabalhando no cultivo da mandioca e na produção de farinha, uma atividade de origem nativa. Na África portuguesa a farinha era então também já bem conhecida. Aí produzida em pequena escala desde o século XVII, em Angola no século XVIII fazia parte da lista de mercadorias utilizada para a alimentação dos escravos nas caravanas e durante a travessia atlântica.¹⁵³

¹⁵⁰ Mariza de Carvalho Soares, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

¹⁵¹ Stuart Schwartz. *Segredos Internos...*

¹⁵² Essa perspectiva já vem sendo destacada por Soares e Demétrio: Mariza de Carvalho Soares, “O vinho e a farinha na economia atlântica no século XVII”, comunicação apresentada no seminário *A Companhia e as Relações comerciais de Portugal com o Brasil*, Rio de Janeiro, Real Gabinete Português de Leitura 7-8 de novembro, 2006; Denise Vieira Demétrio. *Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara: séculos XVII e XVIII*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói, UFF, 2008.

¹⁵³ Segundo Joseph Miller no século XVIII os barracões de escravos e as embarcações eram abastecidos com sal vindo de Benguela e farinha e outros produtos vindos das *plantations* ao longo das margens dos rios Bengo e Kwanza. Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade. 1730-1830*. The University of Wisconsin Press. Madison. 1988. (p. 299)

Denise Vieira Demétrio oferece uma interessante contribuição para essa argumentação ao comparar a escravaria e a produção das freguesias de Jacutinga e Irajá durante o final do século XVIII:

Quanto ao número de engenhos e a produção de açúcar e aguardente Irajá se sobressai, mas Jacutinga é superior na produção de alimentos e farinha. Outro dado que as diferencia é quanto a população de escravos: 478 empregados nos engenhos de Irajá e 236 nos de Jacutinga. Ora, tais números correspondem exatamente à vocação agrícola das duas freguesias: uma voltada para a produção dos engenhos (Irajá) possuía mais escravos que a outra, voltada para a produção de alimentos (Jacutinga).¹⁵⁴

Mesmo cuidando para que possíveis distorções não venham fazer com que as argumentações apresentadas se tornem turvas e sem sentido, o fato que mesmo sendo Irajá muito mais importante na produção de açúcar em relação a Jacutinga, a produção dessa segunda freguesia é muito mais pujante. Com quase o dobro do número de escravos, Irajá, tinha 13 engenhos (contra 7 de Jacutinga) e a produção de açúcar chegava a 306 caixas, e a de aguardente a 178 pipas (contra 163 e 77 de Jacutinga, respectivamente). Para quase o dobro de escravos, seria esperado que o volume da produção acompanhasse a mesma proporção. Todavia, a especialidade na produção de açúcar e aguardente era de Irajá. Assim, seria interessante averiguar essa mesma comparação usando como parâmetro a produção de gêneros alimentícios: enquanto Jacutinga produzia 25.000 sacas de farinha mais 12.000 sacas de outros gêneros alimentícios, em Irajá a farinha não passava de 3.500 sacas e os demais gêneros 2.500 sacas.¹⁵⁵

Ao promover uma inversão entre as “especialidades” no beneficiamento agrícola entre Jacutinga e Irajá, a produção da primeira freguesia é muito superior, aproximando-se em dez vezes mais. Assim, a idéia de que a produção de farinha de Jacutinga estava voltada para o abastecimento local e regional torna-se inconsistente, pois a quantidade é muito superior no quadro comparativo realizado. Não se pode afirmar que a produção de alimentos de Irajá tornava aquela freguesia auto-suficiente. Se a hipótese puder ser comprovada com outras informações fica evidente que Jacutinga, na condição de grande

¹⁵⁴ Denise Vieira Demétrio. Op. Cit., p. 78.

¹⁵⁵ Idem.

produtora de farinha, foi uma freguesia importante para a dinâmica econômica do Recôncavo.

Essa transferência de peso econômico dos engenhos de cana para os engenhos de mandioca ao que tudo indica ocorreu a partir do final do século XVII, quando o crescimento demográfico deve ter alterado o perfil do consumo na cidade do Rio de Janeiro e de seu entorno, assim como de todo o recôncavo onde a criação de várias novas paróquias e freguesias atesta o crescimento da população. Ao longo do século XVIII o aumento do número de escravos da região acompanha as transformações atlânticas que tornam as relações entre o Rio de Janeiro e Angola cada vez mais intensas. Além disso, muitos senhores que tinham ou negociavam propriedades em Jacutinga estavam de alguma forma ligados ao comércio atlântico de escravos, como atesta o perfil de suas escravarias. Denise Vieira Demétrio já demonstrou essas relações, assim como a permanência dos senhores e comerciantes de escravos na freguesia mesmo após a venda de suas propriedades. Muitos deles continuavam mantendo escravos na região, inclusive concedendo privilégios como o apadrinhamento de batizados e nubentes registrados nos livros eclesiásticos.¹⁵⁶

Através da leitura dos inventários foi possível intuir que os senhores que mantinham escravos e negociavam propriedade no recôncavo do Rio de Janeiro, particularmente em Jacutinga, tinham muito mais relações com o tráfico de escravos do que com as atividades de mineração que se davam no interior do Brasil. O conhecimento de que Minas Gerais eram uma região que havia uma grande produção de alimentos nos possibilita afirmar que Jacutinga enviava alimentos para o interior do Brasil. O perfil de uma escravaria onde predominava escravos jovens e africanos também colabora com essa perspectiva. Contudo, nos inventários analisados durante o capítulo 1, era muito comum encontrar senhores do Recôncavo que tinham propriedades e negócios na cidade do Rio de Janeiro, porta de entrada e saída do comércio atlântico. Nenhum dos 45 inventários analisados apresentaram algum senhor com negócios ou propriedades em Minas Gerais ou no interior do Rio de Janeiro.¹⁵⁷

Neste sentido, é necessário investigar a importância da farinha de mandioca no comércio atlântico. A alimentação à base de farinha nas rotas atlânticas do comércio de escravos será melhor analisada no capítulo 4. Contudo, adianto aqui que a presença de

¹⁵⁶ Denise Vieira Demétrio. Op. Cit.

¹⁵⁷ A lista dos inventários já foi apresentada na introdução.

senhores que comercializavam e mantinham propriedades em Jacutinga e a ligação deles com o tráfico de escravos, o aumento exponencial da produção de farinha em detrimento da dispendência na produção de açúcar e aguardente, a já tão conhecida relação entre o porto do Rio de Janeiro e os portos da África Central, bem como a presença massiva indivíduos de da costa centro-ocidental em Jacutinga e em todo o recôncavo, não podem ser uma sucessão de coincidências.

Antes de avançar sobre a análise da documentação eclesiástica se fazem necessárias algumas explicações metodológicas. Considerei apenas as denominações de cor e as procedências africanas declaradas e registradas. Assim, os casos de pais, madrinhas, padrinhos não declarados não foram quantificados. Também foram ignorados registros que não informam cor, denominação ou procedência dos escravos. No caso de padrinhos e madrinhas foram considerados apenas os escravos, o que justifica a ausência de os percentuais de livres, cativos e libertos.

Entre os livros eclesiásticos, os livros de batismo de escravos são os mais significativos para a verificação da construção da identidade escrava, pelo menos na perspectiva dessa abordagem. Neles, é possível inferir o processo de inserção do africano na sociedade colonial através dos rituais da religião cristã, seja pelo significado do batismo como a necessidade de se abandonar hábitos e de assumir outros. No caso das crianças nascidas no Brasil, os livros de batismo apontam informações regulares que, tanto para a quantificação, quanto para a comparação, permite uma análise das identidades recriadas pelos pais, pelas mães e pelos padrinhos e pelas madrinhas. As personagens se multiplicam e a ocasião do batismo enriquece a representatividade do assento para a sociedade colonial. Além disso, o batismo era o sacramento católico que mais era oferecido para os escravos africanos. Como o número de assentos de batismo é muito superior ao de casamentos o batismo se apresenta como uma fonte preferencial para análise do perfil da população escrava. Esclareço ainda que por questões práticas a quantificação foi dividida em duas tabelas, obedecendo a primeira aos critérios de indicação da procedência africana e segunda a variedade de designações descritivas dos escravos nascidos no Brasil.

Tabela 6
Procedências africanas em Santo Antônio da Jacutinga
1790-1809

Procedências	Batizando	%	Pai	%	Mãe	%	Madrinha	%	Padrinho	%	Total	%
Angola	10	1.2	341	39.8	390	45.7	19	2.5	29	3.4	789	91.9
Benguela	***		11	1.3	14	1.6	***		1	0.1	26	3.3
Cabinda	***		1	0.1	2	0.2	***		***		3	0.3
Congo	1	0.1	4	0.4	4	0.4	1	0.1	3	0.3	13	1.6
Mina	1	0.1	1	0.1	6	0.6	***		***		8	0.8
Rebolo	1	0.1	1	0.1	4	0.4	***		1	0.1	7	0.7
Moçambique	1	0.1	***		***		***		***		1	0.1
Cassange	1	0.1	***		***		***		***		1	0.1
Quissamã	3	0.3	***		***		***		***		3	0.3
Bombudá	***		***		1	0.1	***		***		1	0.1
Cabo Verde	***		1	0.1	***		***		***		1	0.1
Guiné	***		3	0.3	3	0.3	***		***		6	0.6
Calundu	***		***		1	0.1	***		***		1	0.1
Total	18	2.0	363	42.2	425	49.4	20	2.3	34	3.9	860	100

Fonte: Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu. Livro de Batismos de Escravos da Freguesia de Santo Antônio da Jacutinga (1790-1809). Importante esclarecer que a Tabela 6 inclui todos os africanos. O batizando africanos geralmente são adultos sem pais, mas com padrinhos; já os pais geralmente batizam filhos nascidos no Brasil que aparecem na Tabela 7 apresentada a seguir, daí a aparente distorção entre os números apresentados.

A presença dos escravos oriundos da África centro-ocidental atinge mais de 95% da população africana. Mais uma vez, Jacutinga pode ser uma importante representação dos fluxos atlânticos, pois Manolo Florentino apresentou uma proporção dos escravos oriundos da África Centro-Occidental sempre próxima aos 90%, indicando que o Recôncavo tinha uma estreita relação com as atividades comerciais do Atlântico que se processavam no porto carioca.

Ainda assim, partia dos portos congo-angolanos a grande maioria dos negreiros que entravam no Rio de Janeiro – oito entre cada dez aportados, considerando-se todo o período 1795-1830. (...) Depois de haver tentado por todos os meios cortar o fluxo de escravos do interior daquela região durante o século XVIII, o comércio escravista luso-brasileiro se viu beneficiado pela conjuntura de fins da centúria. (...) Todo esse movimento convergiu para a progressiva retirada de traficantes de outras nações europeias da África Central Atlântica, com o que, já no início do século XIX, ganharam terreno os interesses luso-brasileiros

ligados ao tráfico no litoral de Estados como Angola, Congo, Cacongo e Loango. Portos do Centro-Sul angolano, como Luanda e Benguela, assistiram ao decréscimo (relativo ao caso de Luanda, e relativo ao absoluto caso de sua participação no tráfico, comparativamente com portos setentrionais como Ambriz, Rio Zaire, Cacongo, Cabinda e Loango. De uma participação de 96% no movimento dos negreiros para o Rio de Janeiro antes de 1811, os negreiros provenientes daqueles portos passaram a deter 48% depois desse ano.¹⁵⁸

Mais uma vez percebe-se uma relação entre os escravos que viviam em Jacutinga com as flutuações dos negócios que se davam entre o Rio de Janeiro e a Costa centro-africana. O livro de batismo de Jacutinga oferece registros de batismos entre 1790 e 1809, onde mais de 95% dos escravos da freguesia eram centro-africanos. Nas palavras de Manolo Florentino, antes de 1811 a participação da Costa centro-africana chegava a 96% das viagens de negreiros que traziam escravos para desembarcarem no Rio de Janeiro. Com isso, hipótese da efetiva participação das freguesias guanabarinhas no tráfico de escravos e em outras atividades econômicas que aconteciam no âmbito do mundo Atlântico ganha mais um ponto para o seu fortalecimento.

Para a analisar os impactos do tráfico de escravos em diferentes setores da economia baiana durante um período similar, Luís Nicolau Páres percebeu uma “oscilação pendular” segundo a predominância dos escravos originários África Ocidental, da África Centro-Ocidental, bem como os níveis de crioulização demográfica da população escrava do recôncavo baiano. Por conta de uma possível comparação com os números que foi inferido entre os escravos no recôncavo da Guanabara é possível estabelecer um interessante contraponto entre os dois principais recôncavos da economia brasileira em tempos de escravidão.

Apesar dessas proporções diferentes em relação à população escrava brasileira, os africanos de ambas as economias se dividiam de forma semelhante entre africanos ocidentais (minas, jejes, nagôs) e africanos centro-ocidentais (angolas, benguelas etc.). Os africanos centro-ocidentais, mais numerosos no início do século, foram superados demograficamente pelos africanos ocidentais nas décadas de 1720 e 1730; e durante o período 1750-1800, considerando no seu conjunto, os

¹⁵⁸ Manolo G. Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o*

africanos ocidentais constituíam aproximadamente o dobro dos africanos centro-ocidentais.¹⁵⁹

Claramente, os números inferidos através da análise de apenas um livro de batismo de uma freguesia do Recôncavo do Rio de Janeiro não podem ser encarados como definitivos. Contudo, tais amostragens podem ser vistas de forma representativa para se pensar a região e compará-la com outros lugares do Brasil escravista. Essa questão pode ser percebida através de um paradoxo que não pode ser ignorado, pois os africanos efetivamente tinham como referência as identidades coletivas que os diferenciavam entre si e em relação ao crioulos. Contudo, na maioria dos casos, utilizavam terminologias como angolas, minas, congos, grupos de procedências que designavam sua heterogeneidade assim como afinidade cultural. Desta forma, as referências étnicas construídas eram identidades africanas engendradas de acordo suas procedências e também com as muitas vicissitudes do tráfico e da escravidão nas Américas.¹⁶⁰

As identidades construídas na diáspora eram sempre abrangentes abrangendo muitas vezes uma variedade de grupos menores de difícil identificação.¹⁶¹ Antes de prosseguir, ainda cabe aqui um comentário sobre a produção historiográfica baiana. Nos estudos sobre a cidade de Salvador e do recôncavo baiano tem predominado o interesse pelos escravos oriundos da costa ocidental africana ali conhecidos como nagôs e jejes. Entretanto, como mostra a historiadora Luciene Reginaldo que estudou as irmandades de Nossa Senhora do Rosário. Nessas confrarias predominaram os escravos chamados “angolas”, levando a autora a problematizar a excessiva concentração da historiografia na relação entre a Bahia e a África Ocidental durante o período colonial. A autora questiona a construção de uma invisibilidade dos escravos da costa centro-ocidental nos estudos realizados mostrando que nas mais antigas confrarias baianas predominaram escravos angolas. Assim, o estudo sobre a invisibilidade dos escravos angolas em Salvador e no recôncavo baiano aponta um componente importante para a escravaria baiana.¹⁶²

Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994, p. 81-82.

¹⁵⁹ Luís Nicolau Páres. “O processo de criouliização no Recôncavo Baiano (1750-1800). *Afro-Ásia*, 33, 2005, p. 87-132.

¹⁶⁰ Idem.

¹⁶¹ Sobre as identidades declaradas e outras menos visíveis e sua relação com as fontes consultadas cito o caso dos Mina/Mahi estudados por Soares em *Devotos da cor*, capítulo 6.

¹⁶² Luciene Reginaldo. *Os rosários dos angolas: Irmandades negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*. Tese de Doutorado em História. Campinas: Unicamp, 2005.

De forma análoga a historiografia sobre a escravidão no Rio de Janeiro também se concentrou no segmento majoritário da escravaria da capitania, no caso os escravos oriundos da costa centro-ocidental. A grande maioria dos escravos, inquestionavelmente, é oriunda da costa centro-ocidental africana, como evidenciam os estudos sobre as rotas do tráfico e as estatísticas da demografia escrava do Rio de Janeiro.¹⁶³ Contudo, ao contrário da Bahia onde os angolas apenas começam a ser estudados, no Rio de Janeiro já existe uma vasta literatura sobre a presença minoritária mas significativa de escravos oriundos da África Ocidental, conhecidos como “minas” ou da Costa da Mina.¹⁶⁴ Por outro lado ainda são quase inexistentes pesquisas equivalentes sobre os escravos embarcados nos três principais portos da costa centro-ocidental que abasteceram o porto do Rio de Janeiro: Cabinda, Luanda e Benguela; sem contar a costa oriental e os escravos vindos de moçambique, entre outros. Assim, identifica-se uma lacuna na historiografia do Rio de Janeiro, pois torna-se insuficiente afirmar que os escravos angolas e seus congêneres do centro-oeste africano eram maioria na demografia escrava da cidade do Rio de Janeiro. Apenas trabalhos muito recentes estão tentando romper essa barreira.¹⁶⁵ Sem dúvida, ressentem-se pela falta de estudos sobre a experiência dos escravos da África Centro-Ocidental que revelem suas perspectivas, suas formas de sociabilidade, as relações de disputas e de interações nas irmandades ou através da prática de outros rituais católicos, ou mesmo sobre sua caracterização cultural antes da travessia do atlântico.¹⁶⁶

Ao avançar com o debate sobre a composição da escravaria na freguesia de Santo Antônio da Jacutinga através de uma análise sistemática de assentos de batismos, será

¹⁶³ Manolo G. Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994.

¹⁶⁴ Não pretendo apresentar uma extensa lista desses trabalhos, mas como uma mostra representativa, cito duas obras que há muito tempo são referências sobre o tema no Rio de Janeiro. Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da Cor...* e Juliana Barreto Faria, Flávio dos Santos Gomes e Carlos Eugênio Soares. *No labirinto da nações...* Mais recentemente a coletânea *Rotas atlânticas da diáspora africana* reúne trabalhos dos principais historiadores que vem se dedicando ao estudos dos africanos minas no Rio de Janeiro. Mariza de Carvalho Soares (org) *Rotas atlânticas da diáspora africana da Baía do Benin ao Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF. 2007.

¹⁶⁵ Ver Flavio Gomes; Juliana Barreto Farias; Carlos Eugênio L. Soares. “Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico”. Em: Dossiê Histórias Atlânticas. *Textos de História*. Revista do Programa em História da UnB. Brasília: UnB, vol. 2, Números 1/2, 2004, p. 65-108. Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2006.

¹⁶⁶ É importante afirmar que essa lacuna se dá na historiografia fluminense e não na brasileira, pois importantes obras sobre o tema em outras partes do sudeste brasileiro, por exemplo, já foram produzidas. Ver: Robert Slenes. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava – Brasil, Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

necessário retomar a consideração já destacada sobre a característica relacional da identidade escrava. Assim, além das questões práticas que levou a divisão das informações inferidas em duas tabelas, também será possível enriquecer o trabalho em função de uma perspectiva analítica sobre os dados referentes aos escravos que nasciam no Brasil. Para isso, a tabela seguinte será de importância fundamental.

Tabela 7
Denominações de escravos nascidos no Brasil.
Freguesia de Santo Antônio da Jacutinga (1790-1809)

Denominações	Batizando	%	Pai	%	Mãe	%	Madrinha	%	Padrinho	%	Total	%
Crioulo	500	20.2	100	4.0	384	15.6	63	2.6	49	2.1	1096	44.3
Pardo	291	11.8	55	2.3	121	4.9	141	5.7	211	8.5	819	33.2
Preto	14	0.6	21	0.8	49	2.0	41	1.6	39	1.5	164	6.7
Cabra	10	0.4	15	0.6	22	0.8	1	0.04	4	0.2	52	2.1
Mestiço	215	8.7	13	0.5	12	0.5	36	1.46	62	2.5	338	13.7
Total	1030	41.7	204	8.2	588	23.8	282	11.4	365	14.8	2469	100

Fonte: Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu. Livro de Batismos de Escravos da Freguesia de Santo Antônio da Jacutinga (1790-1809)

Um olhar conciso sobre a Tabela 7 demonstra uma forte presença de crioulos na freguesia de Jacutinga indicando uma reprodução natural no grupo das mulheres africanas. Dos 3.329 escravos identificados nos livros de batismos analisados (referente a soma do total da Tabela 6 e da Tabela 7) 25,8% eram africanos e 78,2% nascidos no Brasil. Entretanto, a maioria dos escravos apresentados na tabela anterior eram crianças que nasciam e eram batizadas nas freguesias guanabarinhas. Isso indica a formação de famílias escravas numa freguesia com grande concentração de africanos.

A aparente inversão e descoordenação entre as duas tabelas anteriores pode ser rapidamente explicada através de importantes considerações. Os batizando africanos eram minoria (18 indivíduos), contra a maioria de nascidos no Brasil (500 indivíduos). Entre esses ainda destacavam-se os padrinhos (365 pessoas) e de madrinhas (282 pessoas). Entretanto, quando se compara as mães escravas rapidamente é possível enxergar a influência do tráfico de escravos no Recôncavo do Rio de Janeiro: 588 mães nascidas no Brasil e 425 mães africanas. Essa relação torna-se ainda mais equilibrada quando destacamos que entre as 588 mães, 384 delas (65.3%) eram crioulas, ou seja, mulheres

nascidas no Brasil, filhas de africanas. Assim, a presença dos escravos denominados crioulos torna-se fundamental para as interpretações realizadas nesse trabalho, pois eram importantes na passagem de uma população oriunda do tráfico para uma população nascidas sob o regime do cativo.

Para que as reflexões que se pretende estabelecer, alguns esclarecimentos conceituais sobre a idéia de quem seriam os crioulos são de fundamental importância para que o trabalho possa avançar. Por conta da tipificação das fontes utilizadas e do processo de diferenciação estabelecidos entre os africanos, mas também entre os escravos nascidos no Brasil, seguindo a proposição de Soares, tenho considerado a idéia de crioulo como uma categoria transitória, correspondente apenas a primeira geração dos filhos de africanos nascidos no Brasil.¹⁶⁷ Neste sentido, para a concepção da Tabela 7, foram considerados como crioulos apenas os escravos que tinham essa terminologia registrado como forma de distinção em relação aos outros, além dos filhos de mães africanas que foram batizados, considerando inclusive os casos que não se estavam declarados, mas que puderam ser relacionados por dedução. Para as outras categorias, foram obedecidos registros que havia nas fontes, como os casos de pardos, pretos, cabras. No caso dos mestiços, as muitas variações entre pais e mães, cuja denominação de cor das crianças não foram definidas claramente, utilizamos tal terminologia, pois foi entendido que essa escolha não oferecia maiores riscos para a elaboração de um panorama da formação da escravaria cuja origem era o nascimento na América.

O debate sobre a criouliização acompanha a historiografia há muito tempo. Desde o modelo de criouliização cultural que Sidney Mintz e Richard Price criaram na década de 1970 ao estudar os fenômenos de “hibridização étnica e cultural” resultante do encontro de variados grupos africanos.¹⁶⁸ Os estudos afro-americanos, tanto por parte dos pesquisadores que produziram a idéia de “criouliização cultural” como para os outros estudiosos que repensaram o tema através do modelo da “criouliização demográfica” fizeram com que se objetive um conceito que oferece uma ambigüidade semântica, tornando-o passível de críticas no âmbito do debate acadêmico. Por conta da complexidade da conceituação, seria mais cômodo a esquiva do debate, porém ampliar esse diálogo nos circuitos dos estudos

¹⁶⁷ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

¹⁶⁸ Richard Price. “O milagre da criouliização: retrospectivas”. *Estudos Afro-asiáticos*, ano 25, no. 3, 2003, p. 383-419.

brasileiros através da inserção desses paradigmas em um estudo sobre o recôncavo do Rio de Janeiro poderia significar uma possibilidade de dar fôlego ao debate.

Não se pode negar a consciência de uma dupla vertente do conceito de criouliização. Por um lado, existe a defesa de que esse debate deveria ter como parâmetro o processo de transformação cultural dos indivíduos e dos grupos africanos que vieram para o Brasil. Em contrapartida, existe uma vertente que defende a criouliização como o processo de crescimento da população dos escravos de naturalidade brasileira.¹⁶⁹ Conquanto, a criouliização, independente da filiação conceitual, penso que o debate, antes de tudo, deveria favorecer a reflexão sobre a interação e a divisão social que havia entre crioulos e africanos. Desta forma, mesmo que tenham sido considerados apenas os filhos de africanos como crioulos, a presença de outras denominações de indivíduos nascidos no Brasil cujas distinções sociais eram feitas pela cor, também poderia ser incluídas nesse mesmo debate, objetivando uma visão mais ampla das relações, seja de conflito ou de solidariedade, que ocorriam no âmbito da escravaria que foi estabelecida no recôncavo do Rio de Janeiro.

Dado o número de crioulos mencionados na Tabela 7 pode-se aventar um aparente processo de criouliização da população escrava da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga durante a transição entre os séculos XVIII e XIX. Entretanto, seria correto falar em criouliização quando os dados apresentados mostram apenas um grande número de mulheres africanas sobre as quais nada sabemos gerando filhos no Brasil em condições que desconhecemos? Um olhar mais apurado sobre as variantes que compõem a tabela permite outra explicação: a) quase a metade dos escravos identificados como nascidos no Brasil, são crianças sendo batizadas indicando crescimento natural e também uma estabilidade da população escrava (500 crianças); b) o número de escravas nascidas no Brasil supera o número de escravas africanas (588 nascidas no Brasil e 425 africanas); c) Essa lógica se inverte quando observa-se a quantificação dos pais (363 africanos e 204 nascidos no Brasil); d) o número significativo entre os escravos nascidos no Brasil que apadrinharam os batizando (647 padrinhos e madrinhas nascidos no Brasil e 54 madrinhas e padrinhos africanos).

Uma rápida comparação com a Tabela 6 facilita uma idéia mais ampla do perfil da escravaria. Outros aspectos a serem destacados são os pequenos números de escravos

adultos sendo batizados; a maior incidência de mães africanas do que pais africanos já que os filhos naturais sem registro do nome do pai são freqüentes; e a rara menção a madrinhas e padrinhos africanos. Essas ocorrências já foram constatadas por outros historiadores em situações diferentes da aqui analisada. Para os dois primeiros casos destaco a análise de Mariza Soares sobre o perfil da população africana na cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII onde os escravos adultos batizados são em sua quase totalidade oriundos da Costa da Mina e o número de mães com filhos batizados sem anotação do nome do pai é uma constante em todos os segmentos da escravaria da cidade.

Para o caso dos padrinhos o trabalho de Silvia Brugger mostra um perfil semelhante no qual demonstra-se um forte uso do compadrio para fortalecer as relações familiares em São João Del Rey colonial. Segundo a autora:

No entanto, considero importante frisar mais uma vez que as relações de compadrio não eram homogêneas. As condições sociais das famílias interferiam nas implicações que o vínculo assumiria. Assim, um mesmo homem de boa posição social poderia apadrinhar um filho de uma escrava e outro de uma família de prestígio. As relações que se estabeleceriam entre o padrinho e seus dois afilhados seriam, com certeza, de natureza distinta.¹⁷⁰

Nossas problematizações têm se afastado do debate sobre a formação de famílias escrava ou mesmo da família patriarcal que se forjaram em Jacutinga. Entretanto, os dados, mesmo brutos e sem um tratamento mais adequado, demonstra claramente uma estabilidade familiar na região. O apadrinhamento, como diria Silvia Brugger, é uma estratégia de fortalecimento das relações familiares, que ultrapassava os limites da legitimidade e, muitas vezes, da condição social de escravos, libertos e livres. Assim, mesmo enfatizando a possibilidade de construir uma visão do tráfico de escravos através das procedências dos escravos africanos em Jacutinga e, uma conseqüente, assimetria social através das relações

¹⁶⁹ Para um balanço historiográfico sobre o debate da criouliização ver: Richard Price. “O milagre da criouliização: retrospectivas”. *Estudos Afro-asiáticos*, ano 25, no. 3, 2003, p. 383-419; Luis Nicolau Parés. O processo de criouliização no Recôncavo Baiano (1750-1800). *Estudos Afro-asiáticos*, 33 (2005), p. 87-132.

¹⁷⁰ Silvia Maria Jardim Brugger. *Minas Patriarcal: família e sociedade (São João Del Rey – séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007, p. 325.

desses africanos com os indivíduos nascidos no Brasil, não se pode ignorar a família escrava que se constitui na região.¹⁷¹

Avançando na análise, percebe-se que a população escrava da freguesia de Santo Antônio da Jacutinga, especializada na produção de farinha e de outros produtos alimentícios tinha uma população cuja maioria dos escravos eram de mulheres e crianças nascidas no Brasil: são ao todo 363 pais e 425 mães africanos e 204 pais e as 588 mães nascidos no Brasil. Somando-se os números, os pais e mães africanos e nascidos no Brasil, logo enxerga-se um equilíbrio entre essas variáveis. Entretanto, um silêncio da fonte precisa ser acentuado: o caso dos pais ausentes na documentação.

Em Jacutinga, a identificação das pessoas diretamente envolvidas no mundo do cativo poder ser padronizada, haja vista as técnicas e métodos que oferecem ferramentas para esse fim. Contudo, ainda prefiro olhar essa população escrava como os óculos da heterogeneidade, onde cativos de diferentes procedências e com perfis identitários diversos, mas que conviviam entre si, vivenciando tensões e solidariedades cotidianas. Essas convivências cotidianas eram conduzidas pela diversificação identitária que tinha linhas gerais nos limites estabelecidos entre aqueles que vinham da África para o cativo nas Américas e aqueles que, embora na condição de cativo, havia nascidos no Brasil, protagonizando uma transição geracional nos seios da escravaria de origem africana.

Havia, assim, um repertório identitário múltiplo, e os indivíduos possuíam uma relativa margem de escolha ou opção na sua identificação étnica. Mas, simultaneamente, nessa seara das identidades havia limites, e tanto africanos como crioulos estavam fortemente coagidos pela estrutura social, pelas identidades impostas de fora pelo estamento social hegemônico. Em última instância, o africano era africano e o crioulo era crioulo; um era estrangeiro, falava outra língua e tinha esscarificações no rosto, e o outro era filho da terra, falava o português desde a infância e conhecia bem os hábitos e costumes locais. A fronteira africano-crioulo enquanto marca de origem e enquanto salto de geração implicava numa fronteira cultural e num posicionamento diferenciado na estratificação social.¹⁷²

¹⁷¹ Sobre a família escrava em Jacutinga, ver Denise Vieira Demétrio. Op. Cit.

¹⁷² Luís Nicolau Páres. Op. Cit.

Ao analisar o processo de criouliização da população escrava do Recôncavo da Bahia, B. J. Barickman percebeu que as atividades econômicas onde os escravos eram empregados também poderia ser um forte índice de “lugar de distinção” entre os africanos e os escravos nascidos no Brasil. Assim, ao fazer uma inserção comparativa entre as fazendas de fumo, açúcar e mandioca identificou uma diferença no perfil da escravaria. Por exemplo, as fazendas de fumo e de farinha geralmente tinham menor poder econômico, empregava menos escravos e, provavelmente, absorviam aqueles mais baratos (geralmente mulheres e crianças) o que parece ter sido favorecido pelo fato do cultivo e beneficiamento desses produtos requerer menor esforço físico que a produção de açúcar.¹⁷³ O mesmo perfil pode ser encontrado na população escrava da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga.

A freguesia de Jacutinga foi uma importante produtora de farinha e outros gêneros alimentícios e o perfil de sua escravaria mostra os vínculos existentes entre os senhores do recôncavo e os comerciantes que negociavam escravos na costa centro-ocidental africana. Por fim se faz necessário esclarecer a interpretação e o cotejamento das fontes aqui analisadas. As fontes utilizadas nas tabelas 5, 6 e 7 são distintas. Os inventários e o livro de batismo de Jacutinga recortam um universo de informações diferentes, pois os primeiros têm um compromisso de registro com informações mais amplas, muitas vezes, passando por detalhes que poderiam ser valiosos para esta análise. Além disso, ao agrupar essas fontes, utilizamos exemplares de diferentes freguesias guanabarinas em um período que se entende de 1783-1837. Contudo, nos inventários facilita-se uma visão geral da distribuição dos escravos, além da segmentação dessa escravaria em homens e mulheres, crianças e adultos, africanos e nascidos no Brasil. Já no caso do livro de batismo de Jacutinga (1790-1809) trata-se de um universo diferente e mais compacto, tanto no recorte espacial quanto na sua temporalidade. Além disso, um livro de batismo oferece informações que podem ser mais detalhadas, de acordo com a abordagem que se pretende realizar, mas também pode subtrair informações que poderiam ser valiosas como seria o caso da ausência dos pais das crianças batizadas.

Não se pretende construir uma hierarquização das fontes, mas otimizá-las de acordo com a potencialidade de cada uma. Considerando o exercício de análise realizado até agora,

¹⁷³ B. J. Barickman. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo(1780-1860)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

é possível enxergar as conexões entre o tráfico e a escravidão praticada no Recôncavo da Guanabara. Uma escravaria que tinha uma forte concentração de africanos, principalmente os procedentes da costa centro-ocidental, região de relações comerciais mais fluidas com a cidade do Rio de Janeiro, principal referência atlântica para o sudeste brasileiro desde o início do século XVIII. Mas quais eram os atrativos econômicos do Recôncavo da Guanabara para o comércio atlântico? Quais eram as funções das freguesias do Recôncavo nas conexões atlânticas?

A produção de farinha, forte marca econômica da região, não era alguma coisa localizada e sem propósito. A produção de alimentos teve uma participação estratégica para o abastecimento e a circulação de mercadorias na economia colonial. Contudo, ao que parece, a farinha do Recôncavo não se tratava de uma questão particularizada, pois as pessoas que trabalhavam nas atividades atlânticas também consumiam alimentos e, como veremos mais a frente, a farinha chegou a circulara em mercados africanos ao lado da giribita e do tabaco.

CAPÍTULO III

Nas águas da Guanabara:

marinheiros e barqueiros africanos

1. Conceitos e referências teóricas

Desde o século XVI a Guanabara tem sido cenário de manifestações culturais de diversas ordens, inspiração para artistas, intelectuais e viajantes, bem como, mais recentemente, objeto de diversas pesquisas acadêmicas. No campo da história entretanto, tem sido menosprezada e pouco dela se fala nos trabalhos acadêmicos que se concentram na cidade do Rio de Janeiro ou no seu recôncavo. Através deste trabalho penso ser possível contribuir para um melhor conhecimento do processo de formação da sociedade fluminense, considerando não apenas a vida no recôncavo, mas sobre as próprias águas da Guanabara onde tantas pessoas livres e escravas trabalhavam, passavam grande parte de suas vidas, sendo nelas possível traçar, por exemplo, o “mosaico étnico” de sua população. A mais importante e inspiradora iniciativa no sentido de estudar a vida sobre as águas foi do historiador francês Fernand Braudel em seu livro *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Felipe II*. Braudel foi, sem dúvida, pioneiro e suas reflexões são fundadoras de uma historiografia voltada para a escrita de uma “história integrada pelo mar”.¹⁷⁴

Semelhante ao carroto por terra era o transporte de bens ou pessoas por água. Canoas, balsas, veleiros pequenos e grandes e barcos a vapor viajavam pela costa, atravessavam a baía de Guanabara e iam até portos longínquos do mundo, inclusive alguns da África. Um ou dois escravos tripulavam as canoas que traziam produtos para vender na cidade, enquanto outros alugavam seus serviços para transportar passageiros ao longo da costa. (...) Desse grupo de cativos, parece que a maioria navegava pela baía sem seus donos e gozava de uma existência menos controlada, sem dúvida porque se confiava neles. Infelizmente, essa liberdade não era o quinhão da maioria dos

¹⁷⁴ Fernand Braudel. *La Méditerranée et le monde méditerranéen dans les temps de Philippe II*. Paris, 1949; edição brasileira em dois volumes, Martins Fontes, 1984.

barqueiros e marinheiros, pois trabalhavam sob a supervisão disciplinadora do senhor ou feitor ou manejo de escravos e marinheiros das galeras.¹⁷⁵

A Guanabara se define, portanto como um espaço de confluências sociais e culturais. Também, a diversidade das relações entre senhores e escravos que estavam empregados nos ofícios de “carregadores das águas”, que podiam caracterizar pelo controle ou pela autonomia, flexibilizando as relações construídas pela historiografia brasileira até então. Os tipos de embarcações, os agentes sociais, o cotidiano das viagens para os portos de freguesia mais recônditas através da Guanabara, as possibilidades de viagens mais longínquas para além das fronteiras portuguesas são algumas questões, indicadas por Mary Karasch, que pretendo abordar ao longo deste capítulo.

As reflexões construídas neste trabalho ainda podem ser fundamentadas pelas considerações de John Thornton que estudou a formação do mundo atlântico através da atuação dos africanos no mundo colonial. Para isso, buscou compreender os diversos interesses que se conjugavam através das águas atlânticas, estabelecendo um diálogo entre as áreas de interesses de sua historiografia com concepções geográficas sobre a temática. O autor evidencia a importância do Atlântico para o estudo da história da diáspora africana, principalmente no que se refere aos agentes sociais marginalizados através do processo escravista. Mais uma vez, pode-se perceber a importância da ecologia para o processo histórico desencadeado pela diversidade humana, propulsora de nossa formação social.¹⁷⁶

Da mesma forma, quando afirma que “o Brasil se formou fora do Brasil” Luís Felipe de Alencastro aponta de modo talvez por demais radical, esse espaço de confluências desde sempre existente na formação da sociedade na colônia do Brasil. Neste sentido, para este autor, as relações entre a África e o Brasil são fundamentais para a compreensão da sociedade colonial, principalmente quando consideramos que as interações econômicas e culturais são muito mais diversificadas do que se poderia imaginar. Assim, Alencastro nos chama atenção para a importância dos africanos entre os interesses metropolitanos e dos

¹⁷⁵ Mary Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 267.

¹⁷⁶ John Kelly Thornton. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico (1480-1800)*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

colonos do Brasil, além de outros agentes de procedências diversificadas, como os holandeses.¹⁷⁷

No âmbito desta pesquisa se faz necessária uma redução na escala de análise para, deixando de lado o Atlântico e o Mediterrâneo concentrar a atenção na Baía da Guanabara para aí proceder a uma microanálise da escravidão. Desta forma, as perspectivas de Jacques Revel tornam-se valiosas para a fundamentação da pesquisa.

Num caso e noutro, a escolha de um enfoque micro-histórico tem uma importância decisiva. Tratando-se da natureza das categorias de análise do social, é com certeza no nível local que a defasagem entre categorias gerais (ou exógenas) e categorias endógenas é mais marcada.¹⁷⁸

Ainda é preciso esclarecer que a pesquisa na escala micro não deve ser percebida como um recorte suficiente, daí a preocupação com a variação de escalas que aqui se dá na alternância entre o olhar micro sobre a baía e sua extensão até a África.¹⁷⁹

Acompanhando a tendência da historiografia sobre a Diáspora africana recorro ainda ao antropólogo Fredrick Barth que oferece ferramentas eficazes contra a idéia que a identidade se formava através da restrição de comunidades e que os isolamentos sociais e geográficos foram fatores para a manutenção da diversidade cultural. Pelo contrário, o antropólogo norueguês considera a formação de identidades étnicas através do fluxo de pessoas. Em outras palavras, as distinções entre categorias étnicas não dependem da ausência de mobilidade, contato e informação, mas implicam efetivamente processos de exclusão e de incorporação, através dos quais, apesar das mudanças de participação e pertencimento ao longo das histórias de vida individuais, estas distinções são mantidas.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Luís Felipe de Alencastro. *O Trato dos Viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

¹⁷⁸ Jacques Revel. "Microanálise e construção do social". Em: *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p.24.

¹⁷⁹ Sobre a idéia de alternância e variações de enfoque a partir da micro historia e a imagem de uma "micro história atlântica" ver Mariza de Carvalho Soares, «Entre les jeux d'échelles et les mouvements de faisceaux lumineux: un usage de la micro histoire pour l'étude de l'esclavage Africain au Brésil» (texto inédito)

2. Uma historiografia em construção

Após uma breve inserção teórica que fundamentou a investigação empírica, pode-se estabelecer uma caracterização do ambiente natural que pretendo estudar. A baía da Guanabara é um acidente geográfico único, descrito pelo olhar apaixonado do artista Johannes Moritz Rugendas:

Talvez não exista no mundo uma região como o Rio de Janeiro, com paisagens e belezas tão variadas, tanto do ponto de vista da forma grandiosa das montanhas, quanto dos contornos das praias. Em virtude da multidão de enseadas e promontórios, há uma variedade infinita de panoramas, tanto para o lado da baía e das suas ilhas quanto para o mar alto. Não são menores a riqueza e a variedade da vegetação.¹⁸¹

Já Alberto Lamego, o historiador regionalista responsável pela catalogação das impressões deixadas pelos viajantes europeus sobre a Baía e seu entorno desde o século XIV até o XX concluiu:

O quadro panorâmico da Guanabara dá-nos claro exemplo da limitação do artista ao querer escalar o inacessível. É o que nos provam tantos testemunhos, das mais extremas conformações intelectuais e morais. Do mais rude e inculto marinheiro ao sábio de renome e ao esteta requintado transfiguram-se todos à fascinação de uma inenarrável maravilha.¹⁸²

O trabalho de Lamego não se restringe a uma compilação das impressões de viajantes e artistas. Embora o autor não se furte ao entusiasmo pelas belezas naturais da baía, é importante destacar sua importante contribuição para se problematizar a relação entre o “homem” e o “espaço natural”. Assim, sua obra se divide em três partes: a terra, o homem e a cultura, constituindo-se importante referência para o estudo da ocupação e das transformações sociais que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro, no recôncavo e no

¹⁸⁰ Fredrick Barth. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra-capta, 2000, p. 26.

¹⁸¹ João Maurício Rugendas. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: 1941, p. 20.

¹⁸² Alberto Ribeiro Lamego. *O homem e a Guanabara*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia – IBGE, 1964.

interior da capitania e depois província do Rio de Janeiro.¹⁸³ Assim, o encantamento das belezas naturais dividia o lugar com as complexas relações escravistas.

A historiografia, mais ou menos recente, pouco considerou as particularidades da cidade do Rio de Janeiro, do ponto de vista de seu porto e das conexões do porto com os demais portos da baía e, conseqüentemente com o acesso marítimo às freguesias do recôncavo. Tais considerações remetem às palavras do missionário protestante americano Daniel Kidder que em viagem para o interior do Brasil em 1822, passou pelo porto do Rio de Janeiro e deixou registros sobre a importância da Guanabara para a vida econômica, social e cultural da cidade como indica o número e as condições de trabalho dos profissionais disponíveis para transporte na Praia dos Mineiros, principal porto da cidade:

Quando chegamos ao ponto onde devíamos tomar a embarcação (Praia do Mineiros), fomos, como de costume, assaltados por cerca de cinquenta barqueiros, e tremenda concorrência, oferecendo botes, faluas ou canoas... Esses homens pertencem à numerosa classe de escravos adestrados no mister de catraeiros e empregados no transporte de passageiros no interior da baía. Dão-lhes botes e canoas pelos quais ficam pessoalmente responsáveis, assumindo perante seu senhores a obrigação de pagar certa parcela diária, depois de deduzida a quantia necessária a sua subsistência... não trabalham apenas para ganhar a vida, mas para escapar ao castigo que lhes está reservado caso não consigam entregar a seus senhores a parcela estipulada... alugamos um bote munido de vela e remos conduzidos por dois negros que diziam perfeitos conhecedores de todos os portos da baía.¹⁸⁴

As descrições de Kidder revelam-se valiosas para a identificação da complexidade do cenário a ser desenhado. A Praia do Mineiros era apenas um dos portos urbanos que estavam disponíveis os serviços de barqueiros e marinheiros na cidade do Rio de Janeiro. A expressiva quantidade, a concorrência e a variedade de embarcações são indícios interessantes das características portuárias da cidade, bem como o fluxo de pessoas e mercadorias que se davam diariamente para o recôncavo e o interior através das águas da

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ Daniel P. Kidder. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. Rio de Janeiro: Biblioteca História Brasileira, 1972, p. 145-146.

Guanabara. Uma outra característica é a destreza dos barqueiros registrada pelo viajante, treinados tanto no transporte de passageiros como de mercadorias. Além disso, nas palavras do missionário, é possível identificar uma modalidade de exploração do trabalho escravo tipicamente da cidade: o trabalho ao ganho. As embarcações tinham destinos costumeiros. Assim, é possível identificar uma lógica de circulação e ordenamento espacial:

Os portos principais da baía são Magé, Piedade, Estrela e Iguacu. Nesses pontos as tropas procedentes do interior descarregam grandes quantidades de mercadorias que seguem para o Rio de Janeiro em pequenas embarcações... Se alguma coisa pode aumentar a magnificência do empolgante cenário são as numerosíssimas embarcações de todos os tipos que cruzam incessantemente a baía, pontilhando com suas velas brancas, o verde claro do mar.¹⁸⁵

São vários os viajantes europeus que relataram suas experiências sobre a travessia da Baía de Guanabara, registrando suas características físico-geográficas e sociais. Com o objetivo de chegar até o Porto da Estrela para dali seguir até Minas Gerais, o botânico inglês Charles James Fox Bunbury que coletou exemplares de plantas na América do Sul entre 1833-34 registrou:

Fiquei impressionado com a beleza das pequenas ilhas cobertas de mato de que a baía é espessamente salpicada, e muitas das quais habitadas; as cabanas aninhadas debaixo das orlas das florestas, perto do mar, com pequenas plantações de bananeiras ou cana-de-açúcar, lembram-me as gravuras que vi nas ilhas do mar do sul. A parte superior da baía tem as características de um lago. Cinco horas eram passadas desde que tínhamos partido da cidade, antes de chegarmos à entrada do rio da Estrela ou Anhum-mirim (em tupi pequeno campinho)...¹⁸⁶

O relato de Bunbury torna-se fundamental ao estabelecer traços sobre a importância da Baía de Guanabara, bem como de suas ilhas no processo de interiorização do território fluminense. Através de suas memórias é possível inferir as condições favoráveis para os

¹⁸⁵ Idem, p. 158-159.

¹⁸⁶ Charles James Fox Bunbury. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro a Minas Gerais (1833-1835)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1981, p.51-52.

constantes deslocamentos fluviais e marítimos que facilitavam o trânsito de pessoas, o escoamento de mercadorias e as trocas de signos culturais. Francisco Pondé em estudo mais recente também descreve as características do início da viagem para Minas Gerais através da travessia da Baía de Guanabara:

Tomava-se na Praia dos Mineiros, no Rio de Janeiro, passagem em uma falua às 11 horas da manhã e aproava-se ao Porto da Estrela, passando pelo Boqueirão, na ponta Ilha do Governador(...). Do Porto da Estrela, desembarcava-se em qualquer dos ancoradouros de Francisco Alves Machado Martinho e de Joviniano, às cinco horas da tarde, quando o tempo favorecia(...).¹⁸⁷

Ao contrário de Bunbury, Pondé destaca um período maior de viagem entre o Rio de Janeiro e o Porto da Estrela, bem como a possibilidade de condições desfavoráveis para a circulação de pessoas e mercadorias através das diversas embarcações. Desta forma, a diversidade de memórias e as interpretações contribuem para a idéia de que a Guanabara era um espaço privilegiado para as interações sociais para onde acorriam africanos, crioulos, livres, escravos e libertos empregados nos serviços marítimos. Durante a sua estada na sede da Corte do Império, a escritora francesa Adéle Toussant-Samson visitou uma fazenda de Magé duas vezes. Atravessou a Baía de Guanabara, chegou ao Porto da Piedade, esteve em um hotel da localidade e fez pouso na fazenda São José, em Magé. Em uma de suas viagens, relatou:

Gordos vendeiros portugueses tiravam os sapatos e coçavam os pés durante a viagem; outros estendiam-se nos bancos, semi-despidos e roncavam sem se importar com seus companheiros de viagem; negros sujos e malcheirosos, carregados de cestos e de gêneros de toda a natureza atravancavam o barco, de sorte que ficamos muito satisfeitos de deixar essa encantadora sociedade ao desembarcar na Piedade.¹⁸⁸

As viagens de Adéle Toussant-Samson são ainda um testemunho da convivência de passageiros e mercadorias, já que o transporte era destinado a todos. Homens livres, libertos e escravos compartilhavam o espaço das embarcações com mercadorias de diferentes espécies, além de viajantes como a dona das memórias relatadas. Desta forma, percebe-se que as embarcações guardavam um espaço privilegiado de síntese das diferenças sociais

¹⁸⁷ Francisco de Paula Azevedo Pondé. “O Porto da Estrela”. *Revista do IHGB*, No. 293, 1971.

¹⁸⁸ Adéle Toussaint-Samson. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Capivara, 2003.

concentradas no cotidiano das pessoas que precisavam transitar entre a cidade e o seu recôncavo.

Os relatos de viajantes são valiosos em qualquer processo investigativo do passado. Entretanto, não se pode confiar cegamente neles. É preciso questionar, problematizar e confrontar com outras fontes de época e que ofereçam informações similares, ou pelo menos sobre a mesma situação que se está estudando. Para melhor entender esse movimento de pessoas e mercadorias repetidamente descrito pelos viajantes recorri a um conjunto de matrículas de embarcações de frete e serviços de frete empregados na Baía da Guanabara encontrado no Arquivo Nacional a partir do qual tracei o perfil do grupo profissional aqui estudado.

3. Entre as ruas e as águas: o controle da escravaria

Com a chegada da corte a cidade do Rio de Janeiro passou por um processo de crescimento de suas atividades comerciais e de uma intensa expansão demográfica. As dificuldades se multiplicavam porque o Rio de Janeiro se tornou uma espécie de cidade aberta, onde era comum a presença de portugueses, colonos brasileiros e escravos africanos, mas também espanhóis, austríacos, americanos, turcos, entre muitos outros. Mas já bem antes disso, na segunda metade do século XVIII a cidade, já então capital do Brasil, tornou-se o maior centro mercantil. Sobre os contrastes urbanos da cidade do Rio de Janeiro, Ilmar de Mattos antes e depois da transferência da capital da Bahia para o Rio de Janeiro frisou que:

Do Rio de Janeiro, sede do governo do Estado do Brasil desde 1763, pode-se dizer que preservava as características de uma quase aldeia ao encerrar-se o período colonial. Ruas estreitas, escuras e sujas; não havia remoção de lixo, sistemas de esgotos, qualquer noção de higiene pública. As casas eram térreas e sua maioria, ocupadas pelos próprios donos. (...) No decorrer do século XVIII, sua população crescera significativamente (...). Tal crescimento expressava, se dúvida, a intensificação da atividade comercial com a região mineradora, a Metrópole e o litoral africano.¹⁸⁹

¹⁸⁹ Ilmar R. Mattos. *O tempo saquarema: a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro: Access, 1994, p. 29.

Para Mattos, o controle das ruas era indispensável para que se passasse do “governo da casa para o governo do Estado”.¹⁹⁰ Entre os diversos estudiosos que buscaram entender a dinâmica das ruas do Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XIX, destaca-se Carlos Eugênio Soares que ao discorrer sobre as diversas formas de rebeldia escrava que se alastravam pela cidade do Rio de Janeiro, evidenciou as preocupações da classe senhorial em criar mecanismos de controle e repressão das massas interétnicas que viviam e povoavam a capital do Império.¹⁹¹

As preocupações com o controle da população não se restringiam aos que habitavam nas ruas da cidade, mas também aos escravos, libertos e livres que viviam o “cotidiano fluvial” da baía e dos rios que ligavam a cidade ao interior do recôncavo. Assim, as medidas propostas em 1829 para o controle das embarcações e suas tripulações nos revelam tais preocupações. Como se poderá inferir abaixo, tratava-se de medidas preventivas que buscava controlar as pessoas, as embarcações e as atividades que eram exercidas na baía de Guanabara. Esperava-se que com o registro e a descrição das pessoas fosse possível controlar a cobrança de taxas e impostos, mas também da circulação dos escravos, evitando fugas e desordem na cidade através do controle da baía.

1. Todos os Juízos de Paz apresentarão uma lista das embarcações pertencentes as pessoas dos distritos de sua jurisdição, designando nome de seus tripulantes, nome dos barcos, serviço em que se emprega, e se é de frete ou particular.
2. Todos serão no prazo de um mês destas publicadas receberem do Juiz de Paz um boletim com as declarações assim, e com eles apresentarem-se no Arsenal de Marinha para ali serem numeradas fazendo-se um lançamento sobre declarações e sinais do Arraes (...).
3. Que todas as embarcações que forem encontradas sem esta numeração se considerem suspeitas e em estado de averiguação.(...)
4. Todos os botes de demais embarcações empregadas no serviço de quitanda pelo mar serão obrigadas as mesmas legitimar que são obrigadas os mascates e quitandeiros que são de qual distrito.

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ Carlos Eugênio L. Soares. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2001, p. 487-489.

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1829.¹⁹²

Como se vê, a preocupação com a ordem e a formação de uma boa sociedade eram flagrantes nas ações das autoridades, evidenciando a necessidade de controle nas ruas e nas vias fluviais. Tais preocupações se estendiam para além das freguesias sob a jurisdição da cidade do Rio de Janeiro, pois eram os inúmeros agentes sociais que residiam em freguesias do Recôncavo e que quotidianamente visitavam a cidade. As matrículas eram registradas em livros do Arsenal de Marinha, que ficavam à disposição da Polícia da Corte e cada embarcação recebia uma espécie de bilhete referente ao registro a ser apresentado como comprovante do registro. O registro continha o tipo e o nome da embarcação, o serviço para o qual ela era solicitada, o nome e o endereço do proprietário, lista dos tripulantes e o nome e a função da autoridade encarregada.

Sobre a tripulação empregada nas embarcações, é necessário um breve descritivo e analítico, pois tais registros são extremamente reveladores para com a problematização central que se pretende desenvolver neste trabalho. O número de tripulantes variava de acordo com o tamanho da embarcação e o serviço realizado. Geralmente incluía um arrais (ou o mestre) da embarcação e um número variável de marinheiros. A maior parte das informações constantes na ficha era sobre os arrais, sobre os marinheiros (a ficha geralmente indica o nomes e a procedência). A diversidade étnica dessas tripulações era enorme, importante elemento para identificar a formação do mosaico de nações que caracterizava a escravidão na então província do Rio de Janeiro. Como demonstrado ao longo deste capítulo, através da quantificação das matrículas é possível chegar a uma expressiva diversidade de nações e também a uma reflexão mais complexa sobre a hierarquia social representada no interior dos barcos e no conjunto desse segmento profissional.

Embora tendo um objetivo de estudo diferente, Jaime Rodrigues analisou e refletiu sobre o cotidiano das embarcações atlânticas que atracavam no porto do Rio de Janeiro. Sobre essas tripulações afirmou que:

¹⁹² Arquivo Nacional. *Polícia da Corte (Diversos Códices)*. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832.

Independente da nacionalidade, pertencer a uma tripulação era fazer parte de um processo de trabalho especializado e dividido em tarefas que variavam de acordo com uma hierarquia que, se era construída a partir das habilidades, também refletia uma divisão social transportada da terra para bordo.¹⁹³

Não há dúvida sobre a importância econômica dessas atividades exercidas por escravos, livres e libertos; africanos, crioulos, brasileiros e europeus. A presença expressiva de africanos nessas atividades torna-se um importante indício de permanência e reconstrução de habilidades e expressões culturais que se constituíam na convivência das diferentes “nações” africanas aí representadas. Assim, manter e reconstruir identidades sociais e culturais era um processo associado ao cotidiano deslocamento das fronteiras culturais num espaço relativamente pequeno e fechado, a Baía, fosse ela entendida como espaço físico ou social, ao mesmo tempo bem delimitado e fortemente conectado com outros espaços e segmentos sociais em função do fato de ser fundamentalmente um espaço de passagem e interligação.

Sobre os marinheiros do Atlântico Jaime Rodrigues destaca:

Se o sofrimento era uma marca desse tipo de trabalho, produzindo resultados que estão no cerne mesmo da cultura marítima, outros elementos ainda intervinham na caracterização de práticas culturais dos marinheiros. Entre elas estava a mobilidade no espaço, responsável pelo contato com outras práticas culturais mundo (ou mar) afora, além de inúmeras diversidades: a diferença social entre membros das tripulações, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, de etnia, etc.¹⁹⁴

No caso dos marinheiros da Baía da Guanabara o que caracteriza sua atividade é, ao contrário, a mobilidade dentro de um espaço restrito. A vida de marinheiro, mesmo com a variação de mobilidade em um espaço mais restrito ou mais amplo, marcava-se por um cotidiano de trabalho duro, disciplina e possibilidades de estar diante de diferentes práticas

¹⁹³ Jaime Rodrigues. *Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 162.

sociais e conviver com agentes de outros extratos da sociedade. Assim, seja no Atlântico, seja na Guanabara, a vida dos trabalhadores embarcados revelava-se dura, mas com um concorrido cotidiano de muitas experiências.

As possibilidades de análise da sociedade escravista se multiplicam de forma contundente. Através da documentação disponível, associada as descrições de viajantes que passaram pela região durante o período, além de importantes referências historiográficas, penso ser possível o desenvolvimento de um processo analítico capaz de oferecer contribuição para o historiografia. A acentuação das diferenças, sociais, étnicas e de nações, considerando as expressões culturais variadas concentradas na Baía de Guanabara através dos agentes sociais que formavam as tripulações que formavam ou compunham os “trabalhadores da Guanabara”, são indispensáveis para a compreensão deste processo.

4. Tipos de embarcações da Guanabara

Seria fundamental considerar a diversidade das pessoas envolvidas no trabalho da Guanabara, pois tratava-se de ofícios que ocupavam homens escravos, livres e libertos. A hierarquização social escravista era representada naquela ambiência. Portanto, as variabilidades e complexidades identificadas neste processo podem revelar atitudes, relações e posturas comuns na sociedade escravista, considerando que estamos tratando de uma escala reduzida explicativa de um processo de construção de uma sociedade.¹⁹⁵

Através da análise da documentação já apresentada, foi possível identificar o registro de todas as embarcações que transitavam pelas águas da Guanabara, bem como suas tripulações, os principais portos em que estavam distribuídas, durante o período entre 1829 e 1832. As embarcações poderiam ser de frete, de descarga, de pescaria, de uso particular, de ganho, de quitanda e de água. Cada embarcação tinha um mestre, denominado arraes, entre um e oito remadores, de acordo com o porte, a necessidade e o tipo de serviço que oferecia. A Tabela 8 impressiona pela envergadura dos dados, merecendo destaque imediato o fato de 22,5% das embarcações utilizadas serem canoas de frete e o total das embarcações em uso no período chegar a 747, fora as que certamente

¹⁹⁴ Idem, p. 185.

¹⁹⁵ Jacques Revel. “Microanálise e construção do social”. Em: *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

circulavam sem registro. Voltando à descrição do missionário Daniel Kidder, esses números superam de longe sua estimativa de 50 barqueiros. Assim, as assimetrias sociais e as heterogeneidades identitárias tornam-se cada vez mais presentes, forçando um olhar diferenciado para um regime escravista interpretado sob o olhar da padronização.

De acordo com a documentação analisada foram identificadas 747 embarcações registradas no Arsenal da Marinha com autorização para navegar pela Guanabara. Apenas este dado já possibilita perceber o enorme fluxo de embarcações, marinheiros, viajantes e mercadorias que caracterizavam as águas da Guanabara. A quantidade e diversidade do tipo de embarcações que circulavam pela baía do Rio de Janeiro, sem dúvida, emprestará um novo olhar sobre a escravidão na cidade que, naquela altura, já era a capital do Império do Brasil. O Rio de Janeiro foi caracterizado como uma “cidade negra” por vários viajante, seguindo esta mesma avaliação seria possível considerar a Guanabara como uma “baía negra”, pela presença expressiva de escravos e homens livres de cor que aí trabalhavam. As 747 embarcações estão classificadas de acordo com as atividades que seus tripulantes exerciam na sua vida pela baía.

Tabela 8
Tipos de embarcação que circulavam no interior da Baía de Guanabara
(1829-1832)

Tipos de embarcações	Quantidade	%
Escalér de frete	4	0,5
Escalér particular	1	0,1
Catraia de frete	75	10
Embarcação de frete	3	0,4
Bote de frete	75	10
Falua de frete	15	2
Barco de pescaria	11	1,5
Bote de quitanda	62	8,3
Bangula de pescaria	4	0,5
Catraia particular	2	0,2
Canoa de pescar	79	10,7
Lancha de pescar	9	1,3
Canoa particular	17	2,3
Lancha de frete	13	1,7
Canoa de ganho	1	0,1
Canoa de frete	168	22,5
Barco de descarga	17	2,3
Saveiro de descarga	9	1,2
Saveiro de frete	21	2,8
Bote particular	4	0,5
Barco particular	30	4
Barco de frete	111	15
Canoa de água	13	1,8

Prancha de pescar	1	0,1
Batelão particular	2	0,2
TOTAL	747	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.*

As embarcações de frete eram as mais requisitadas e as que detinham os mais variados tipos, tais como botes, saveiros, canoas, lanchas, faluas e catraias. Portanto, pode-se inferir que entre os serviços requisitados pelo fluxo migratório entre a cidade, o recôncavo e o interior fluminense, o frete era o mais utilizado ou pelo menos o que se oferecia mais concorrência, conseqüentemente mais possibilidades de escolha para os contratantes dos serviços da Guanabara. Para deslocamento de pessoas ou pequenas quantidades de mercadorias eram usadas embarcações menores; para carregamentos maiores como os das fazendas do Recôncavo que abasteciam a cidade do Rio de Janeiro, eram usadas faluas ou saveiros.

O viajante escocês George Gardner ao relatar suas viagens e registrar as características naturais do Rio de Janeiro e do caminho para Minas Gerais, descreveu uma dessas embarcações:

O barco em que viajamos é de um tipo muito comum no porto e muito utilizado para transportar mercadorias ao fundo da baía e trazer, de lá para o Rio, produtos do interior. Também é utilizada em viagens de passeio dos freqüentadores das ilhas e praias da baía. Chama-se falua de passeio e tem tripulação de seis remadores e um timoneiro intitulado patrão. Este que, quase sempre é o dono, é em geral de origem portuguesa. Na falua há dois mastros, cada um dos quais com uma grande vela; a popa é coberta e fechada por cortinas(...). As faluas alugam-se a preço de dezoito xelins, por um dia inteiro.¹⁹⁶

Podendo ser de transporte ou de frete, as faluas foi identificada, por Gardner, como o principal tipo de embarcação da baía do Rio de Janeiro. Evidencia-se que o desconhecimento e a ausência de familiaridade com tais tipos de embarcações levou o viajante escocês a se embarçar com o maior tipo de embarcação, sem falar das poucas diferenças que apareciam para o olhar de um viajante leigo no assunto. Entretanto, suas

¹⁹⁶ George Gardner. *Viagem ao Interior do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Ed. Universidade do Brasil, 1975, p. 33-34.

palavras revelam uma baía como espaço fundamental entre a cidade e o Recôncavo, um serviço exercido por escravos, libertos e livres que, largamente utilizado cotidianamente, favorecia interações sociais e trocas culturais.

A historiadora Mary Karasch ao descrever os tipos de embarcações utilizados por barqueiros e marinheiros na Baía de Guanabara afirma que:

Os barcos mais comuns eram as faluas, que não tinham mastro, ou então dois deles, cada um com uma grande vela, de quatro a oito escravos remadores e uma popa coberta para proteger os passageiros do sol.¹⁹⁷

Segundo Pondé, os viajantes Kidder e Fletcher estiveram nas cercanias da Guanabara no século XIX e descreveram uma falua, oferecendo uma descrição que possibilite uma visão específica sobre a mais concorrida embarcação empregada na Baía da Guanabara durante o período analisado:

Uma espécie de bote com velas latinas pesando 20 a 40 toneladas. É manejada por um patrão que cansa e torna exausto os pobres remadores. Quando faz calmaria, os negros mais que seminus, lentamente movimentam seus longos remos, e esses são tão pesados que para obter um impulso são obrigados a trepar numa espécie de banco diante deles, e assim, levantando e deixando cair os remos, ao som de uma cantiga africana, formam um dos aspectos mais peculiares do Rio.¹⁹⁸

Os registros da Polícia da Corte, quantificados anteriormente, demonstram que os relatos de viajantes, fontes que basearam as conclusões de Karasch, são fundamentais para o conhecimento sobre os múltiplos olhares construídos no passado. Porém, a literatura produzida pelos estudiosos e viajantes também apresenta limitações e precisa ser considerada de forma crítica. Cada viajante trazia diferentes formas de observação, descrição, análise. Desta forma, as críticas etnocêntricas eram quase inevitáveis, pois o

¹⁹⁷ Karasch. Op. Cit., p. 268.

¹⁹⁸ Apud Francisco de Paula e Azevedo Pondé. “O Porto Estrela” In: *RIHMG*, Vol. V, Número 293. RJ: Imprensa Nacional, 1972.

desconhecimento da dinâmica de uma sociedade escravista levava-os a construção de olhares distorcidos. Assim, a diversificação das fontes, a criação de novas abordagens e a construção de novos objetos são essenciais para a ampliação sobre o conhecimento do passado escravista do Brasil.¹⁹⁹ Mas muito frequentemente se enganam sobre proporções. Os números mostram como foi destacado inicialmente que a quantidade de barcos pequenos, canoas em especial, era muito superior ao de barcos grandes como as faluas (faluas de frete, 15) e saveiros (total de 20).

Além do serviço de transporte, as águas da Guanabara também eram utilizadas para outras atividades. Como não poderia deixar de se perceber, a pescaria era uma atividade largamente explorada na baía do Rio de Janeiro. Concentradas principalmente na região da Praia Grande, onde atualmente situa-se Niterói, as embarcações de escravos e homens livres pescadores também eram bem variadas: faluas, canoas, bangulas, pranchas, botes, entre outras. Neste tipo de atividades, algumas embarcações guardavam uma peculiaridade bem interessante. Algumas canoas de pescar tinham uma outra canoa de ajuda. Normalmente, a primeira tinha tripulação registrada e a segunda, como se fosse uma embarcação anexa, não tinha marinheiros registrados. Presume-se que se tratava de uma precaução para que não faltasse espaço nos dias de boa pescaria. Nestas embarcações em apenas um caso, o arrais foi registrado como “mestre de rede”, título bem sugestivo para o responsável pela embarcação.

Um outro tipo de embarcação completava o serviço de transporte, os chamados “saveiros de descargas” ou “barcos de descarga”. Na Guanabara, atracavam embarcações de grande porte vindas de fora da Baía, como o brigues, os bergantins, as galeras, as barcas que precisavam ficar um tanto distante do porto, por questão de segurança contra possíveis encalhes. Assim, o serviço de descarga, embora não oferecido em uma escala tão grande, se fazia necessário para descarregar as mercadorias que chegavam em embarcações maiores de onde eram transferidas para outras menores que então as levavam até o porto para desembarque. Essa transferência era usada tanto no caso de mercadorias quanto no caso dos escravos, o que permite uma reflexão sobre as possibilidades de conexões entre os marinheiros da cidade e do Recôncavo com os marinheiros que vivem pelas águas atlânticas. Entre esses marinheiros muitos escravos que trocavam experiências, construíam relações e interagiam sobre as diferenças existentes no ofício que lhes era comum.

¹⁹⁹ Karasch. Op. Cit., p. 22.

A cidade do Rio de Janeiro tem sido caracterizada por uma escassez de água potável que marcou a sua história na longa duração. Ainda no período colonial e no século XIX são diversos os esforços para se manter o abastecimento de água no Rio de Janeiro. Muitos aquedutos e chafarizes, atualmente edificações que embelezam a paisagem urbana, no passado foram equipamentos indispensáveis para a urbes carioca. Considerando este raciocínio, chama a atenção a presença de canoas de água entre as embarcações matriculadas e com autorização para circular pela Baía de Guanabara. Concentradas na região da Gamboa, eram embarcações responsáveis por transportar água das fontes que existiam no entorno da cidade para seus moradores. O problema com o abastecimento de água no Rio de Janeiro sempre foi olhado como um fator de favorecimento para a circulação dos escravos pelas ruas da cidade. Viajantes como Debret e Rugendas registraram as reuniões de escravos em torno de fontes e chafarizes como cenas comuns no cenário carioca. Também é possível mencionar historiadores que trataram a atividade de buscar água nas fontes e chafarizes como uma espécie de pedagogia a determinados escravos eram submetidos para serem treinados para as “atividades de rua”, que ofereciam vantagens para senhores e cativos.²⁰⁰

Existiam ainda as embarcações particulares, responsáveis pelo transporte de pessoas e mercadorias. Entretanto, nestes casos, não se tratava de serviços que poderiam ser contratados por aluguel, mas embarcações para uso exclusivo de seus proprietários. Neste sentido, também se pode entender que a tripulação era formada por escravos que não estavam sujeitos ao serviço de ganho. Assim, se considerados esses casos o número de embarcações seria ainda mais elevado

Dos tipos de embarcações inferidas na Tabela 8, a que mais chama a atenção são os “botes de quitanda”, um serviço comercial e não propriamente de transporte. Sobre esse serviço é importante destacar que sua identificação permitiu questionar outras análises historiográficas anteriores sobre quitandas. O serviço de quitanda foi reconhecido pela a historiografia recente como fundamental para a compreensão da vida cotidiana das ruas do Rio de Janeiro. Tal serviço, entre as muitas peculiaridades, tem sido descrito como uma atividade feminina. As mulheres escravas que viviam de serviço de quitanda ficaram famosas por suas atividades, pela possibilidade de acúmulo de dinheiro, algumas até

²⁰⁰ Sandra Lauderdale Graham. *Proteção e obediência: criadas e patrões no Rio de Janeiro (1860-1910)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

fizeram fortuna. Para além disso, em algumas ocasiões, exerceram influência política nas decisões das autoridades, cujas resoluções pudesse impedir suas atividades ou provocar algum tipo de impedimento de se obter seus ganhos. Assim, as quitadeiras, eram importantes símbolos das cidades do Rio de Janeiro e de Salvador.²⁰¹

Se o serviço de quitanda era exclusividade do gênero feminino pelas ruas do Rio de Janeiro todo o serviço de embarcação, os chamados “botes de quitanda” eram exclusividade do gênero masculino. No âmbito das 747 embarcações matriculadas, com seus 2.417 marinheiros e 322 arrais, totalizando 2.739 tripulantes todos eram homens. Jaime Rodrigues também chama a atenção para a exclusividade do gênero masculino nas embarcações atlânticas por ele estudadas.²⁰² Portanto, enquanto nas ruas a quitanda era uma atividade de mulheres, nos botes a quitanda era uma atividade masculina. Assim parece que a atribuição de gênero na atividade da quitanda estava mais associada ao local e às condições em que a atividade era exercida do que à atividade em si. Portanto, não era o serviço de quitanda, mas sim o espaço em que se praticava tal serviço que era o fator preponderante para a distinção de gênero.

5. Diversidade cultural de uma sociedade representada pelas águas: um olhar sobre arrais e remadores

Nem todas as embarcações tinham um arrais. Das 747 embarcações matriculadas, 424 (56,8%) só contava com a presença de marinheiros e remadores em suas tripulações. Apenas 43, 2% das embarcações apresentavam arrais, mas os registros sobre eles, ao todo 323, são sempre os mais detalhados. Não se pode estabelecer um padrão no perfil dos arrais. A diversidade entre eles é tão grande que foi necessário dividir os dados em três tabelas: Tabela 10 – os arrais africanos, em um subtotal de 119 (37%); Tabela 12 – os arrais não africanos, nascidos fora do Brasil (117, representando 36,4%) ; e Tabela 13 – os 77 arrais

²⁰¹ Entre a numerosa produção sobre o assunto, destaco um artigo que se propõe mapear a historiografia sobre o assunto e contribuir para a ampliação desse tema. Ver: F. S. Gomes e C. E. L. Soares. “Dizem as quitadeiras...: ocupações e identidades étnicas em uma cidade escravista, Rio de Janeiro, século XIX”. Em: *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2002, p. 3-16. Ver também: Sheila de Castro Faria. “Damas mercadoras: as pretas minas no Rio de Janeiro (século XVIII-1850). Em: Mariza de Carvalho Soares (org.). *Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: Eduff, 2007, p. 101-134.

²⁰² Jaime Rodrigues. Op. Cit, p. 186.

não africanos, nascidos no Brasil (24,7). Completa-se o total de 323 com sete casos onde não foi possível identificar a procedência (2,1%).

Tabela 9
Procedências dos arrais das embarcações da Baía de Guanabara
(1829-1832)

Arrais por procedência	Número	Percentual
Arrais de nações africanas	119	37.0%
Arrais de outras nações não africanas	117	36.2%
Arrais nascidos no Brasil	77	24.7%
Não identificados	7	2.1%
TOTAL	323	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.*

A título de comentário explicativo da distribuição das tabelas é importante esclarecer que o critério de procedência, baseado na análise das procedências africanas usado por Soares foi aqui estendido para outras “procedências” inclusive européias, como se verá. Tal uso me pareceu apropriado na medida em que nestes casos, como nos dos africanos está em jogo o registro do lugar ou “terra” de onde veio cada um e a propriedade desse uso está inscrito na própria fonte estudada na medida em que ao preencher a naturalidade de cada trabalhador a Polícia anotava igualmente as procedências africanas e européias colocando o conjuntos desses trabalhadores sob a égide do mesmo critério de identificação.²⁰³

As tabelas abaixo permitem perceber que pensar a diversidade é mais importante do que buscar um padrão, daí a idéia de construção de um “mosaico” e não de um simples “quebra-cabeça” com peças de formato pré-estabelecido que carecem apenas de organização. Para que o desenvolvimento da análise convido o leitor a conferir os dados da próxima tabela.

²⁰³ Sobre procedências ver Mariza de Carvalho Soares, “A ‘nação’ que se tem e a ‘terra’ de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no Império português século XVIII” *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, mai-ago, 2. 2004. pp. 303-330.

Tabela 10
Procedências dos arrais africanos (escravos e forros) das embarcações
da Baía de Guanabara (1829-1832)

Procedências	Quantidade	%
Quilimane	2	1,7
Angola	5	4,2
Benguela	24	20,2
Cabinda	20	17
Rebolo	3	2,5
Congo	18	15,2
Moçambique	17	14,2
Mina	14	11,7
Calabar	2	1,7
Monjolo	4	3,3
Cassange	6	5
Mungão (?)	1	0,8
Quissaman	1	0,8
Moumbi	2	1,7
Total	119	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.*

A maioria dos mestres de embarcações que trabalhava na Baía da Guanabara era composta por escravos africanos. Esta informação oferece possibilidades de avançar sobre o debate acerca da escravidão no Brasil. Para ser um arrais era necessário acumular uma série de condições entre outras liderança, conhecimentos técnicos de navegação, ambiência com os portos urbanos, bom manejo da língua portuguesa. Com isso, os escravos africanos que ocupavam tais posições podem ser apontados como em posição privilegiada na hierarquização social.

Entre os escravos africanos identificados, existiam procedências africanas da costa ocidental, da costa centro-ocidental e da costa oriental. O predomínio acompanha o perfil da população, concentrando-se na costa centro-ocidental.²⁰⁴ Porém, o que se chama a atenção é a variedade de nações, cuja referencia reforça a idéia do mosaico étnico que caracterizava a escravidão no Rio de Janeiro. Assim, é preciso considerar as questões sobre o processo de construção das fronteiras étnicas, haja visto o intenso convívio desses profissionais em seu cotidiano, considerados os critérios para composição das tripulações e a competição entre elas, dois temas de difícil reconhecimento nas fontes mas que precisa estar presente como um pano de fundo da análise aqui realizada.

²⁰⁴ Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Inicialmente vou me concentrar nos africanos que comandavam essas embarcações. De forma alguma, pretendo estabelecer uma perspectiva que considero restauracionista de falar de um “poder africano”, porém é preciso destacar que a diversidade entre os africanos e sua liderança no lugar de arrais, no conjunto o grupo precisam ser consideradas. Por outro lado, a formação da sociedade escravista se torna ainda mais interessante quando o olhar investigativo é direcionado para outra face deste processo. Seguindo a lógica da diversidade em detrimento de uma padronização, é possível ampliar as perspectivas iniciais quando se considera os arrais que não eram africanos. Neste caso, muitos eram nascidos no Brasil, podendo ou não ser classificados com o que hoje consideramos afro-descendentes. Contudo, antes disso, ainda há de se considerar os demais arrais não nascidos no Brasil que representam um número considerável de indivíduos livres que emigraram e chegaram ao Rio de Janeiro. Em todos os casos foi impossível saber se aqui chegaram já com alguma qualificação profissional ou se aprenderam o ofício após sua chegada. Entretanto um fato merece destaque: a maioria deles vem de áreas marítimas, grande parte das ilhas do Atlântico ou de países que tinham alguma ou muita tradição na navegação pelos mares e oceanos que conectavam as vidas em diferentes cotidianos, como eram o caso de portugueses, espanhóis e italianos, como se verá nas próximas tabelas:

Tabela 11
Procedências dos arrais estrangeiros e não africanos
segundo as áreas de concentração²⁰⁵

Áreas maiores	Número	Percentual
Portugal	74	67 %
Demais países europeus	17	17%
Açores	15	15%
Outros*	1	1%
TOTAL	107	100%

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

Como não poderia ser diferente, a maior parte dos responsáveis pelas embarcações que circulavam na Baía de Guanabara, entre os não africanos, eram de cidadania portuguesa, considerando-se o ainda próximo passado de colonização portuguesa no Brasil.

²⁰⁵ Sobre essa tabela preciso fazer alguns esclarecimentos: 1. Foram excluídos 10 arrais cujas procedências não foram informadas. Os dois arrais de Lagos, foram identificados como “portugueses” e não como originários de Lagos, na atual Nigéria, cidade com a qual havia comércio regular no século XIX. Mais provavelmente os dois são naturais de Lagos, cidade portuária portuguesa do Algarve, historicamente vinculada às navegações atlânticas.

Muitos portugueses poderiam ter optado por não retornar para Portugal, mantendo-se no Brasil após a independência, haja visto o estabelecimento de família, atividades econômicas entre outras alternativas que poderiam servir para tal reflexão. Além disso, as atividades com as embarcações na Guanabara, com certeza, oferecia um certo atrativo internacional, pois existiam homens livres provenientes de outros países europeus que mantinham as atividades de marítimos nas águas da Guanabara, como se constata na tabela anterior e que poderá ser visto com desdobramentos na tabela seguinte.

Uma importante questão oferecida pela tabulação anterior que não pode ser ignorada trata-se dos arrais procedentes dos Açores, um conjunto de ilhas atlânticas dominadas pelos portugueses. Ao longo de muito tempo essas ilhas foram lugares de experiências coloniais que posteriormente eram aplicadas no Brasil. Neste caso, não deve ser difícil pensar que as conexões entre as pessoas que procediam dos Açores e que viviam no Brasil também eram potenciais agentes de interação cultural que estabeleciam diferentes relações através do mar. Como será tratado com os africanos posteriormente, não se pode deixar passar uma experiência marítima que um nativo de qualquer ilha poderia oferecer nos serviços de embarcações seja na Guanabara ou em qualquer região que oferecia alguma demanda para aquele ofício.

Na próxima tabela ainda, pode-se indicar uma outra questão que sugere reflexões sobre os portugueses no Brasil. Embora não seja a idéia central desse texto, um olhar sobre a tabela seguinte sugere uma diversificação identitária entre os portugueses a medida que muitos deles não identificavam pela nacionalidade, mas pela região portuguesa específica de onde procediam. Neste caso, com muita facilidade poderia ser incluídos os espanhóis nessa questão, outra nação européia com longa tradição marítima e, que de certa forma, mantinha relações com o Brasil desde tempos coloniais. Ainda, não se pode ignorar as outras “procedências” européias que mantinham representantes como arrais nas embarcações da Guanabara, enriquecendo as características daquele processo. Essas são questões para outra ocasião, mas que podem colaborar com a idéia da diversidade e da heterogeneidade perseguida ao longo desse trabalho.

Tabela 12
Arrais não africanos nascidos fora do Brasil

**das embarcações da Baía de Guanabara
(1829-1832)**

Procedências	Quantidade	%
Inglaterra	1	0.9
Penafiel (Portugal)	1	0.9
Vila do Conde (Portugal)	1	0.9
Barcelos (Portugal)	1	0.9
Guimarães (Portugal)	2	1.8
Ilha Graciosa (Açores)	2	1.8
Coimbra (Portugal)	3	2.7
Porto (Portugal)	29	26.5
Vianna (Portugal)	2	1.8
Lisboa (Portugal)	27	24.6
Braga (Portugal)	1	0.9
Alentejo (Portugal)	1	0.9
Espanha	2	1.8
Áustria	3	2.7
Malta	3	2.7
Jenez (Espanha)	3	2.7
Itália	1	0.9
Lagos (Portugal?)	2	1.8
Ilha do Faial (Açores)	3	2.7
Galiza (Espanha)	1	0.9
Montevidéu (Uruguai)	1	0.9
França	1	0.9
Ilha da Madeira	2	1.8
Algarves (Portugal)	1	0.9
Ilha de São Miguel (Açores)	1	0.9
Ilha de Santa Maria (Açores)	1	0.9
Vila da Figueira (Portugal)	1	0.9
Faro (Portugal)	2	1.8
Ilhas Canárias	2	1.8
Açores	1	0.9
Turquia	2	1.8
Ilha Terceira (Açores)	3	2.7
Total	107	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

O maior número de arrais de procedências identificadas e classificadas na Tabela 12 são portugueses de Portugal ou dos Açores. Porém, o que impressiona é a grande diversidade de nações representadas. Algumas procedências estavam nas rotas atlânticas, largamente utilizadas no comércio de escravos africanos. Outras se justificavam por uma tradição de navegação por mares mais distantes, como eram os casos da Inglaterra e do Mediterrâneo. Porém, o que dizer da Turquia ou da Áustria?

Entre os turcos, por exemplo, Sebastião Mouro trabalhava como arrais no barco de frete do Juiz de Paz da Freguesia de Itamby, mas precisamente no Porto das Caixas. O mestre daquela embarcação tinha 44 anos, além de ser alto, ter olhos pretos, cabelos pretos

e rosto comprido, usar barba grande e ser branco. Em sua embarcação o auxiliavam dois escravos remadores procedentes de Moçambique: João e Francisco.²⁰⁶ Por certo, Sebastião foi um nome cristão ocidental adotado por um mestre de embarcação procedente da Turquia e a alcunha de “Mouro” que lhe servia como sobrenome em uma documentação oficial revelava sua identidade religiosa. Infelizmente pouco sabe-se sobre Francisco e João, além de seus nomes e procedência, entretanto o convívio com um “turco mouro” expressa bem as diversidades culturais que estavam presentes no cotidiano dos marinheiros africanos da Baía da Guanabara.

É possível atribuir a presença de proprietários, arrais e marinheiros austríacos as boas relações diplomáticas do Brasil com o império da Áustria, haja vista o casamento de Pedro I com a Princesa Leopoldina. O ano dos registros era 1829, portanto, período em que o jovem casal ainda governava o Brasil. Lucas Nicolau, natural da Áustria, morador da freguesia da Praia Grande tinha dois botes de quitanda, onde em um deles era o próprio arrais, tendo como remador e ajudante o também austríaco Pedro Rugosino. Em outro bote de quitanda, ele confiava aos também austríacos Antônio Dorten(?) e João Faustino como arrais e remador, respectivamente.²⁰⁷ Além disso, o também austríaco Otávio Galiasi de 38 anos, olhos azuis, de baixa estatura, barba grande e cabelos vermelhos era o arrais de um de seus botes de quitanda, enquanto tinha um remador austríaco, Thomas, e outro remador, o escravo Antônio Cabinda como ajudantes. Não obstante, Otávio Galiasi também tinha outro bote de quitanda onde o austríaco João Masquituz era o arrais, sendo ajudado pelo marinheiro Roberto Roiz, natural da Inglaterra.²⁰⁸

Da mesma forma que existia africanos entre os turcos, também existia africanos que trabalhavam entre os austríacos. É certo que os escravos estavam em condições sociais inferiores, pois eram propriedades e tinham que conviver com a privação de liberdade. Conquanto, a possibilidade de trânsito contínuo entre a Praia Grande ou o Porto da Caixas e a cidade do Rio de Janeiro ou até mesmo para outras regiões do Recôncavo, sem dúvida era uma possibilidade de construção de novas percepções culturais. Além disso, o próprio contato com turcos, ingleses, austríacos permitia uma visão cosmopolita do mundo que nem todos os escravos tinha oportunidade de construir.

²⁰⁶ Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832, p. 71.

²⁰⁷ Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832, p. 7.

²⁰⁸ Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832, p. 10.

Para completar o panorama das procedências dos homens livres ou escravos que comandavam as embarcações da baía de Guanabara, a tabela a seguir apresenta a diversidade dos arrais não africanos “nascidos no Brasil”. Neste caso, passa-se para uma perspectiva de crioulição cultural ainda mais latente, pois também existiam os indivíduos de origem africana de primeira geração (crioulos) que conviviam com escravos africanos e indivíduos de outras procedências, representantes de culturas das mais variadas, espalhadas pelo mundo.

Tabela 13
Arrais não africanos (nascidos no Brasil)
das embarcações da Baía de Guanabara
(1829-1832)

Por naturalidade no Brasil	Quantidade	%
Crioulo	7	9.0
Rio de Janeiro	32	41.6
Cabo Frio	2	2.6
Belém	1	1.3
São Lourenço	1	1.3
Ilha Grande	1	1.3
Saco de São Francisco	1	1.3
Saco de Jurujuba	7	9.0
Saco da Vargem	1	1.3
Lagoa de Piratininga	1	1.3
Pernambuco	3	3.9
São Nicolau do Suruí	3	3.9
Angra	1	1.3
Macacu	1	1.3
Bahia	2	2.6
Pilar	1	1.3
Itambi	2	2.6
Guia de Pacobaíba	2	2.6
Iguaçu	3	3.9
Cantagalo	1	1.3
Praia Grande	1	1.3
Magé	3	3.9
TOTAL	77	100

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.*

Por serem nascidos no Brasil os chamados “crioulos” foram incorporados ao quadro das naturalidades, mas observe-se que nesse caso não há naturalidade declarada. Um escravo dito “crioulo” provavelmente nasceu no Brasil, mas como indica Soares, existem “crioulos” nascidos em Portugal e mesmo nas colônias portuguesas da África.²⁰⁹ O termo “crioulos” indica a geração de filhos de africanos escravos nascidos no âmbito da esfera colonial. Tal

uso se baseia no entendimento do uso do termo nas fontes de época e nada tem a ver com o debate historiográfico sobre criouliização. Esse uso, que se apresenta adequado ao caso estudado argumenta serem esses crioulos reconhecidos como uma geração particular e portadores de uma condição transitória que não transmitem a seus descendentes:

O crioulo é o escravo filho de mãe gentia que nasce no âmbito da sociedade colonial. Corresponde, portanto, à primeira geração nascida na cidade que supostamente, pelo menos nos primeiros anos de vida, mantém vínculos com a mãe e conseqüentemente com a cultura e a língua maternas. Talvez por isso o crioulo seja identificado ao mesmo tempo por seu nascimento no âmbito da sociedade colonial e também por sua ascendência. (...). Esta curta genealogia permite perceber que ser crioulo é uma condição provisória que afeta apenas uma geração de cada descendência, decorrendo daí, talvez, o fato de não construir um grupo estável e com interesses comuns.²¹⁰

Apenas 8% dos arrais foram identificados como crioulos, o que confirma as perspectivas de que não formavam um grupo identitário numeroso. Nesta tabela, destacam-se os arrais nascidos no Rio de Janeiro: dos 32 identificados, 22 deles eram livres ou libertos (68,7%), cuja identificação vinha com nome e sobrenome, além das características que padronizavam os registros. Desta forma, 10 dos arrais (31,3%), nascidos na cidade, tinham em suas identificações evidenciada a condição de escravos. Portanto, a maior parte dos arrais eram escravos africanos, mas entre os mestres nascidos no Rio de Janeiro, a maioria era formada por livres e libertos.

Entre as tabelas apresentadas, proporcionalmente, esta é a que apresenta uma maior diversidade. Nenhuma outra procedência apresenta percentual superior a 10%. Outra característica interessante é o fato de que a maioria das procedências são do entorno da Baía de Guanabara e que na maior parte dos casos, os arrais trabalhavam na mesma região onde haviam nascido o que mostra fortes vínculos entre eles e os locais onde estão estabelecidos, duas famílias e outras redes sociais.

²⁰⁹ Soares, *Devotos da Cor*, pp. 96.

²¹⁰ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000, p. 100.

Um outro dado, embora não esteja tabulado, pode ser um indício muito interessante para se compreender o cotidiano das embarcações. Entre as 323 embarcações que tinham arrais, 20 delas (6, 2%), eram tripuladas por seus proprietários. Assim, é possível perceber que, à diferença de outros ambientes de trabalho as embarcações (apesar de sua hierarquia interna) eram espaços onde livres, forros e escravos conviviam em grande proximidade, principalmente se considerado o fato que grande parte delas eram embarcações pequenas.

Segundo Jaime Rodrigues, entre as embarcações empregadas no tráfico atlântico havia “uma cultura de homens jovens”, explicada pelas altas taxas de mortalidade e os rigores do trabalho marítimo, além da facilidade de recrutamento de rapazes para o serviço de bordo. De acordo com o autor, a faixa dos trabalhadores desses navios, variava de 21 até 32 anos, considerando todos os postos que se podia ocupar no universo das tripulações.²¹¹

A documentação por mim consultada não oferece informações sobre a faixa etária de todos os tripulantes das embarcações matriculadas no Arsenal de Marinha entre os anos de 1829 e 1832. Contudo, a idade dos mestres das embarcações costuma ser registrada, permitindo apresentar os números abaixo:

Tabela 14
Idade dos Arrais das embarcações da Baía de Guanabara
(1829-1832)

Faixa etária	Quantidade	%
Até 20 anos	19	5,9
20 – 30 anos	132	41,0
30 – 40 anos	118	36,6
40 – 50 anos	39	12,2
Acima de 50 anos	12	3,7
Não identificados	3	0,6
TOTAL	323	100

Fonte: Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

Mais uma vez a cultura marítima da Baía da Guanabara apresentava-se muito mais diversificada. De acordo com a Tabela 14, a faixa etária dos arrais se estendia de 16 anos até 60 anos.²¹² A maioria absoluta era de homens que estavam entre a juventude e a maturidade (20 a 40 anos), cuja soma chega a 77,6%. Contudo, assim como todos as

²¹¹ Jaime Rodrigues. *Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 189-192.

²¹² Para efeito metodológico foram estabelecidos decênios para agrupar as idades do arrais. O mais jovem entre eles tinha 16 e o mais idoso 60 anos.

variáveis possíveis com a documentação analisada, havia uma grande diversidade, com a presença de mestres bem jovens e de outros bem idosos. Porém, há um percentual bastante significativo de pessoas que trabalhavam nas embarcações da Guanabara acima do limite de 32 anos apontadas por Jaime Rodrigues ao se referir aos marinheiros e mestres das embarcações atlânticas.²¹³ Essa diferença poderia indicar que a profissão de marinheiros ou mestre de embarcações dentro da baía de Guanabara os profissionais viviam mais ou trabalhavam por mais tempo, por conta de uma certa segurança e estabilidade.

De acordo com os dados analisados sobre os arrais que comandavam as embarcações da Baía de Guanabara seria possível estabelecer que a maioria era formada por escravos africanos, com idade entre 20 e 40 anos. Entretanto, a diversidade é muito intensa, oferecendo uma dimensão cosmopolita para a formação da sociedade escravista do Brasil, representada pela delimitação que realizamos através das fontes analisadas. Porém, a sociedade escravista não era feita apenas de comandantes. As embarcações tinham suas tripulações baseadas nos marinheiros, remadores e barqueiros que conduziam, serviam e que tiravam de seus braços a força motriz que promoviam o deslocamento de muitas delas. Neste sentido, a análise até aqui realizada pode ser melhor ampliada. Infelizmente os dados sobre os escravos, livres e libertos que compunham a base da “população marítima” da Baía de Guanabara é limitada. Com isso, espera-se oferecer uma contribuição para que seja desvelada uma face oculta das identidades africanas reorganizadas em nações. Muitos africanos reconstruíam suas identidades, muitos originários de diferentes etnias, redefiniam suas nações. Isso também poderia acontecer com os grupos de procedências minoritários.²¹⁴ Geralmente “fortes e musculosos”, tinham formas bem distintas de trabalho, como assinala Gardner:

Os negros que equipam estas embarcações são geralmente fortes e musculosos. Sentados num banco de través e com os pés apoiando em outro, levantam o tronco a cada golpe de remo, acompanhando o movimento com uma toada compassada e melancólica.²¹⁵

²¹³ Jaime Rodrigues, Op. Cit., p. 189-192.

²¹⁴ Farias, Juliana Barreto. Soares, Carlos E. Gomes, Flávio dos S. No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX. Rio de Janeiro: AN, 2005, p. 56.

²¹⁵ George Gardner. Op. Cit.

O inglês Charles Bunbury também destacou o trabalho dos remadores africanos, acentuando o trabalho desajeitado, mas eficiente dos trabalhadores africanos:

O negros têm um modo muito esquisito e aparentemente desajeitado de remar; em cada remada eles não só se levantam dos assentos. Como ficam de pé sobre o barco em frente deles, e então se jogam para trás em posição de quem se senta, de modo a dar remada todo o ímpeto do seu peso. Pode se imaginar que os seus remos são pesados e difíceis de manejar e seu progresso lento.²¹⁶

Mais uma vez, por razões metodológicas, os dados foram divididos em duas tabelas. A primeira mostra os escravos africanos que trabalhavam como remadores, assim como os portos e localidades onde viviam:

Tabela 15
Grupo de Procedências dos Remadores Africanos
da Baía de Guanabara
(1829-1832)

	P R A I A G R A N D E	P O R T O D A S C A I X A S	I G U A Ç U	M A U A G U I A C A L U N D U	P A Q U E T A	L G O V E R N A D O R	E S T R E L A	C A J U E N G V E L H O	I N H O M I R I M	I R A J A	I T A B O R A I	M A C A C U	P I L A R	S U R U I	M A G E	R I O D E J A N E I R O	P O R T O D O C A S S A R A B D U	P O R T O D A S N E V E S / P O R T O V e l h o / P o r t o B r a n d ã o	I T A O C A	T O T A L
Angola	23	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	79	-	3	11	1
Macua	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Rebolo	20	7	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	40	1	-	-	-
Mussambi	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-
Manjolo	23	2	2	2	-	3	-	-	-	3	-	-	2	3	-	33	-	-	6	-
Bexiga (?)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Cabinda	75	15	27	8	-	9	7	-	4	5	-	-	6	2	3	146	-	7	10	3
Mussá	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moçambique	220	26	36	11	1	11	12	7	-	9	-	8	14	1	3	268	-	11	20	6
Congo	63	14	8	2	-	1	-	4	-	4	-	2	4	-	-	100	-	-	7	2
Mussulonge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Hinambana	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-	4	11	-	-	-	-
Moange	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
Quilimane	29	-	-	4	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	44	-	-	-	-
Camundongo	-	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
Benguela	81	21	46	5	1	-	3	-	-	5	1	-	11	-	2	180	-	3	12	3
Muram	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Cassange	29	2	5	-	-	2	-	-	-	2	-	2	2	-	2	43	-	2	-	-
Calabar	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	-	-	-
Mufumbi	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	4	5	-	-	-	-
Ninhambuco	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Muiaca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Mojau	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	5	-	-	-	-
Gabão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Mossumbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Mombi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Baca	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Mina	12	2	2	1	-	3	1	4	-	-	-	2	2	-	-	18	-	-	2	-
Mucene	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quissamam	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
São Thomé	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	593	104	142	34	2	29	23	19	4	30	1	24	47	6	25	1014	1	26	68	21

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

²¹⁶ Charles James Fox Bunbury. Op. Cit., p. 114-115.

Seguindo a advertência de Soares, a Tabela 15, mostra que “não existe homogeneidade nos nomes das procedências: vão desde nomes de ilhas, portos de embarque, vilas e reinos a pequenos grupos étnicos”.²¹⁷ De fato, os números mais significativos são as nações mais recorrentes do tráfico de escravos, mas não se pode ignorar os grupos de procedências minoritários. Por isso, é importante ressaltar que a quantificação, sem dúvida, se configura como um importante método para a História da escravidão africana, entretanto, as modulações e padronizações precisam ser utilizadas criticamente, pois os números nem sempre representam uma sociedade, muitas vezes com vivacidade subjetiva, cuja objetividade dos números não conseguem alcançar.

A partir dessas preocupações, é necessário acentuar a importância dos grupos majoritários entre os 31 identificados: Moçambiques (30%), os Benguelas (16,9%) e os Cabindas (14,7%). Esta concentração pode ser em parte explicada pela dinâmica global do tráfico africano, pois havia maiores ofertas de mão-de-obra nesta região para que fossem embarcadas com destino ao Rio de Janeiro. Entretanto é conhecida a distorção demográfica para o caso dos Minas na cidade do Rio de Janeiro que já foi apontada por vários pesquisadores, e, para o período aqui analisado em especial por Manolo Florentino. Da mesma forma que os Minas se distinguem nas alforrias pagas e nos trabalhos de ganho nas ruas da cidade do Rio de Janeiro, tudo indica que por motivos que vou aqui analisar Moçambique, Benguelas e Cabindas se distinguem nas atividades marítimas.

Para pensar essa concentração de tripulantes dessas três procedências pode-se inicialmente aventar um conhecimento prévio de navegação fluvial praticada na África que poderia facilitar sua inserção no novo universo de trabalho. Jaime Rodrigues já aponta nesta direção:

Algumas vezes, a presença de marinheiros de determinadas etnias africanas nas tripulações era fruto da preferência de oficiais europeus em função de habilidades demonstradas por eles. Os cabindas, por exemplo, eram apreciados pelos capitães portugueses, que empregavam os navios de cabotagem em Angola (...).²¹⁸

²¹⁷ Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da cor*, p. 109.

²¹⁸ Jaime Rodrigues. *De costa a costa*, p. 188.

Mas não se pode ignorar a presença de outros grupos como: Quissamã, São Thomé, Mucene, Baca, Moumbi, Mossumbi, Gabão, Muiaca, Ninhambuco, Mufumbi, Mussolonge, Mussá, Bexiga (?) e Macua, cuja soma representa apenas 1,6% do total de remadores africanos que trabalhavam nas embarcações da Baía de Guanabara. Neste caso, as idéias de Mariza Soares podem contribuir com as reflexões aqui propostas:

Ainda sobre as procedências minoritárias é interessante perceber que mesmo aquelas que apresentam poucos ou apenas um representante merecem nomeação ao lado das demais (...). Esses pequenos contingentes mostram que a procedência é um componente importante na identificação do escravo. Por outro lado, é muito importante frisar que, uma vez estabelecido na cidade, esta marca de saída adquire um novo caráter. Os indivíduos procedentes de determinada localidade passam a constituir não apenas grupos, no sentido demográfico, mas grupos sociais compostos por integrantes que se reconhecem (...).

A mistura, o convívio e as atividades cotidianas ajudaram a reconstruir uma sociedade marcada pela diversidade, cujas padronizações eram resultados de um processo muito mais complexo do que se pode imaginar.

Num Rio atlântico, urbano e labiríntico, escravos, africanos, crioulos, libertos e fugitivos de origens diversas repartiram (e partiram) espaços e lugares(...). Começaremos a mostrar como a “multidão” de africanos, que desembarcavam “misturados” nos negreiros, produziram outras “nações” e novas “misturas” identitárias, étnicas e culturais nas ruas do Rio de Janeiro.²¹⁹

Outro aspecto que se pode distinguir através da Tabela 15 é a diversidade de portos que existiam no entorno da Baía de Guanabara, favorecendo uma perspectiva voltada para a dinâmica cotidiana das atividades marítimas realizadas. Sem dúvida, a grande concentração de africanos que faziam parte das tripulações, estava na cidade do Rio de Janeiro (46,2%),

²¹⁹ Farias, Juliana Barreto, Carlos Soares E. Gomes, Flávio dos S. *No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: AN, 2005, p. 25.

distribuídas desde Botafogo até a Gamboa. Porém, não se pode ignorar outras regiões que nos remetem à importância do Recôncavo neste processo, como Praia Grande (27%), Iguazu (6,5%), Porto das Caixas (4,7%), Guia de Pacobaíba (1,5%), entre tantos outros.

Através deste estudo pretendo apontar para a necessidade de valorizar a concentração da demografia africana na cidade do Rio de Janeiro. São muitos os trabalhos que vêm demonstrando tais preocupações. Porém, também é muito importante descentralizar os estudos africanistas para o recôncavo guanabarrino.

Tabela 16
Grupo de Procedências dos Remadores não africanos
da Baía de Guanabara
(1829-1832)

	P R A I A G R A N D E	P O R T O D A S C A I X A S	I G U A Ç U	M A U A G U I A C A L U N D U	P A Q U E T A	I G O V E R N A D O R	E S T R E L A	C A J U E N G V E L H O	I N H O M I R I M	I R A J A	I T A B O R A I	M A C A C U	P I L A R	S U R U I	M A G E	R I O D E J A N E I R O	P O R T O D O C A S S A R A B D U	P O R T O D A S N E V E S / P O R T O V e l h o P o r t o B r a n d ã o	I T A O C A	T O T A L
Áustria	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
América	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Porto	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-	31
Genarez	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	9
Espanha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Inglaterra	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	6
França	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	4
Itália	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	8
Caboclo	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3
Mulato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Santarém	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Pardo	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	9
Crioulo	18	3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	2	25	-	-	1	59
Cabra	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Malta	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	10
Gibraltar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Rio de Janeiro	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	7
Não Identificados	20	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	1	64
Total	71	3	5	3	-	-	-	-	2	-	-	3	2	-	2	130	-	-	4	225

Fonte: Arquivo Nacional. *Polícia da Corte*. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

O que falar dos remadores não africanos? A presença de escravos, livres e libertos nascidos no Brasil, bem como a presença de “estrangeiros” que trabalhavam neste ofício contribui decisivamente para o processo de diversificação que tem-se perseguido desde o início deste trabalho. Assim, também é possível corroborar a idéia de que havia um “internacionalismo” também presente nas ruas e portos do Rio de Janeiro, principalmente depois da chegada da corte. Assim, identifica-se as possibilidades de trocas sociais e culturais intensas entre escravos e marinheiros de diversas nacionalidades, configurando a complexidade internacional que era o cotidiano da baía de Guanabara. Para os escravos africanos era a possibilidade de trocar experiências com trabalhadores imigrantes que não viviam o jugo do cativo, possibilitando a interação e as perspectivas de liberdade entre eles. Carlos Eugênio Soares identificou uma “vasta teia de rotas de fugas que se lançava pela baía” e se prolongava pelo Atlântico, levando muitos africanos ao sonho da liberdade em territórios africanos ou na Europa nórdica.²²⁰

Portanto, o estudo dos marinheiros e barqueiros empregados na Baía de Guanabara nos empresta muito mais diversidade cultural do que supunha-se no processo de formação da sociedade escravista brasileira. As diversas origens étnicas, as muitas nações construídas pelo tráfico atlântico devem ser consideradas através das múltiplas nações não africanas que também se faziam representar nas águas da Guanabara e no cotidiano comercial que se processava em tempos de transição da História do Brasil. As confluências culturais também são percebidas pelas próprias modalidades de exploração do trabalho, pois os escravos africanos dividiam o cotidiano com trabalhadores livres. Embora que esta informação seja lugar comum na historiografia brasileira, neste caso, a experiência de trabalhadores não-africanos com outros que viviam o cativo pode enriquecer uma nova análise para o estudo de nosso passado escravista. Neste caso, ainda acrescenta-se o fato de se tratar de marinheiros africanos, brasileiros, europeus, norte-americanos, asiáticos, australianos que viviam a experiência da liberdade como natureza de ofício. Desta forma, pode-se afirmar que, além de toda experiência de autonomia, trocas culturais, dentre outras, o cotidiano da baía de Guanabara, que ligava a cidade do Rio de Janeiro e as freguesias do Recôncavo, guardavam uma característica de síntese internacional, multiplicando as possibilidades de transformação e reconstrução cultural dos africanos e de todos os agentes envolvidos neste processo.

²²⁰ Carlos Eugênio Soares. *A capoeira escrava*, p. 268.

Assim sendo, a identificação dos grupos majoritários e os motivos de sua concentração nesta ou naquela atividade merecem especial atenção na medida em que não são apenas um dado demográfico mas um indicativo de formas próprias de organização. Em sua análise Soares mostra que os barbeiros mahi estavam organizados em uma confraria devota de Nossa Senhora dos Remédios. Mais recentemente Silvia Brugger e Anderson Oliveira mostraram a organização de um grupo Benguela em São João Del Rey, demonstrando formas de construção de identidades, vivências de solidariedade e intermediações de tensões entre eles e com agentes de outros segmentos da sociedade.²²¹ Assim, é também nessa direção que estou tentando projetar a continuidade da pesquisa para investigar novas fontes que permitam mostrar não apenas como foi feito aqui a presença destacada dessas três nações africanas nas atividades marítimas da baía de Guanabara mas também trazer à tona suas estratégias de organização que certamente estão ainda por ser desvendadas por pesquisa futuras.

²²¹ Silvia Brugger e Anderson Oliveira. “Os benguelas de São João Del Rey: tráfico atlântico, religiosidade e identidades étnicas (séculos XVIII e XIX)”. *Revista Tempo*. Vol. 13. Num. 26. Niterói: UFF, 2004, p. 177-204.

CAPÍTULO IV

Bergantim São José: a farinha do recôncavo do Rio de Janeiro nas rotas atlânticas

1. O caminho da fazenda Quifonge: a farinha e suas rotas locais

Era o ano de 1811, na pacata freguesia de São Nicolau de Suruí no termo da Vila de Nossa Senhora da Piedade de Magé, situada no fundo da baía de Guanabara, o Capitão José Vaz de Sousa moveu um processo contra seus vizinhos Francisco da Silva Barros, Bento Cabral, Miguel Barros, Florêncio da Costa, entre outros. Segundo o autor da reclamação em juízo, recorrentemente os ditos senhores atravessavam as terras da Fazenda Quifonge, de sua propriedade, mais precisamente passavam pelos fundos de sua casa de vivenda, onde os seus escravos trabalhavam, atrapalhando o andamento dos serviços. Como muitos deles eram pardos forros, ficavam de conversa com os cativos, o que dificultava o bom andamento das atividades. Quando as autoridades perguntaram ao reclamante se ele sabia o motivo da utilização do caminho por dentro de sua fazenda, o capitão respondeu que os seus vizinhos utilizavam o caminho para escoar os “mantimentos” que produziam até o porto do rio Suruí, de onde eram embarcados para a cidade do Rio de Janeiro. O reclamante alegava que os ditos vizinhos tinham a opção de passar pelo “caminho do Cosme”, para cortar caminho e ganhar tempo passavam por sua propriedade. Assim, para custear as despesas de conservação do caminho, o Capitão José Vaz exigia a quantia de duzentos mil réis todas as vezes que algum deles passasse por sua fazenda.

Essa disputa aparece num processo identificado no Arquivo Nacional como o inventário do senhor Bento Cabral, embora seu nome seja apenas citado como um dos réus do processo. Quem articula a defesa do processo é o pardo forro Francisco da Silva Barros, como se verá a seguir. Em um primeiro momento, Francisco Barros se justifica às autoridades por sua demora em comparecer com uma defesa de imediato, pois pensava que as ameaças de seu vizinho não fossem gerar um problema judicial, pois ele mesmo tinha motivos para processá-lo e não o fez. Além disso, junto a tais alegações justificara os seus atrasos, mesmo já tendo sido convocado por três vezes, porque estava no Rio de Janeiro

resolvendo negócios de grande interesse econômico, cuja espera poderia gerar prejuízos bem maiores do que um problema de vizinhos.

Em sua defesa propriamente dita, o pardo forro Francisco Barros, afirmava que era morador em terras próprias há mais de 16 anos da freguesia de São Nicolau de Suruí; e desde quando comprara o seu sítio onde produzia “mantimentos”, ele e seus vizinhos, utilizavam um “caminho grande” para chegar ao porto de embarque, atravessando as terras que pertenciam ao Dr. João Roiz. Recentemente o Capitão Francisco Vaz havia adquirido aquelas terras, mas que ele e a vizinhança continuaram utilizando o tal caminho, cujo trajeto era mais curto e facilitava o escoamento das mercadorias. Não via embaraço algum, já que o caminho era utilizado desde um “tempo imemorial”. Diante disso, não via justiça em uma possível determinação do proprietário ou da justiça para abandonar o uso do trajeto, o que dificultaria os negócios de várias pessoas. No mais, ainda afirmara que na terça-feira, 15 de janeiro do corrente ano, ele estava conduzindo os seus mantimentos pelo caminho que cortava a Fazenda Quifonge quando foi surpreendido pelo Capitão José Vaz e seus escravos que lhe impediram a passagem, tomando-lhes as cargas que deixaram em outra estrada, que fica muito distante da localização onde estavam, inclusive com subidas de morros para se chegar ao porto. Depois de todo esse relato, Francisco Barros ainda reafirmara que se servia de tal caminho desde muito tempo e que nunca tinha ocorrido nenhum problema entre ele e os antigos moradores da Fazenda Quifonge. Portanto, a estrada não poderia ser “privada” por um feito “despótico” e “violento”, suplicando às autoridades que mantivessem a autorização do uso do caminho para ele e as demais pessoas que o usavam, pois, caso contrário, prevaleceria uma injustiça que desfaria algo de “tempo imemorial”.

Em uma espécie de réplica, o Capitão José Vaz reafirmava suas reclamações e engrossava ainda mais as suas acusações contra a vizinhança, sobretudo, contra Francisco Barros. Segundo ele, havia um problema de utilização de um “caminho particular” que saía dos fundos de sua casa de vivenda, onde eram preparados muitos produtos de sua fazenda, por onde ficavam os escravos empregados na lavoura e onde podia ser devassada a numerosa família que tinha. Desta forma, mandou seus escravos causarem um prejuízo “naquele pardo forro” mediante sua recusa de pagar a “taxação” que tinha direito de cobrar-lhe. Entretanto, o mesmo não lhe pagou, embarcou suas mercadorias para o Rio de Janeiro e ainda instruiu um requerimento cheio de falsas acusações. Ainda, ao contrário de seu

vizinho, afirmava que aquele era um “caminho particular” há vários anos, havendo a possibilidade do pagamento das taxas. De acordo com suas palavras, ainda havia a escolha do uso do outro caminho que não oferecia nenhuma dificuldade, pois todos os demais moradores da vizinhança o faziam sem nenhum problema. Também afirmava que no caso das acusações de Francisco Barros, ele não havia cometido “nenhuma violência” ou “despotismo algum”, pois só mandou carregar os mantimentos para “caminho público” deixando tudo mais perto do porto de embarque e de forma cuidadosa, como presenciaram diversas testemunhas.

Ao que parece a defesa que representava o pardo Francisco de Barros utilizou o artifício jurídico de realizar vários recursos, prolongando o processo pelo maior tempo possível. Os diversos recursos tinham um texto sempre muito parecido, tendo como argumento principal que o uso daquele caminho era de um “tempo imemorial”. Aparentemente, a estratégia jurídica propiciou algumas vantagens práticas, pois diante dos argumentos do Capitão Vaz o seu “caminho particular” continuava sendo violado. Embora o processo não apresente um desfecho, o último recurso registra a data de 5 de dezembro de 1811, o que demonstra que se arrastou ao longo de um ano inteiro.²²²

O caso em questão representa muito mais que uma “querela” entre vizinhos da freguesia de Suruí. No primeiro capítulo desse trabalho apresentou-se o processo de organização da economia das freguesias do recôncavo da Guanabara, destacando a importância da agricultura dos chamados “mantimentos”, em especial o plantio e beneficiamento da mandioca para farinha. A demanda entre o Capitão Vaz e o pardo forro Francisco Barros revela justamente o ambiente no qual essa farinha era produzida assim como os agentes sociais ligados a esse segmento da economia mostrando seu modo de vida e seus conflitos cotidianos para levar a cabo a produção e a comercialização de um produto tão generalizado em seu consumo quanto esquecido em seu conhecimento. Assim sendo, as articulações aqui definidas fruto da combinação de levantamento documental com a historiografia já consolidada permite identificar não apenas as condições concretas da produção mas também a flexibilidade daquela sociedade escravista, hierárquica mas onde um senhor proprietário de terras com patente militar podia ser desacatado e desafiado por um sítiante, pardo e forro, mostrando que as assimetrias sociais eram bem mais complexas

²²² Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de Fora. Processo 1824. Caixa 585. Bento Cabral, 1811.

e que certamente a força política desses segmentos de menor prestígio não pode ser ignorada quando consideradas situações em escala local como a aqui estudada.²²³

Assim, percebe-se que os “caminhos da escravidão” no entorno da baía da Guanabara são muito mais ampliados do que aqueles apresentados no primeiro capítulo. Os caminhos e estradas que atravessavam o recôncavo com o objetivo de ligar o litoral e o interior não tinham importância somente para os moradores do recôncavo. Caminhos mais localizados, muitas vezes, ganhavam importância nas conexões que atendiam às necessidades das pessoas livres, escravas e forras da região. Assim, as conexões entre as pessoas que produziam alimentos, os comerciantes que distribuíam e aqueles que consumiam passavam por uma estrada que levava ao porto, por embarcações que atravessavam a baía de Guanabara para desembarcar na cidade do Rio de Janeiro, de onde era distribuídos para a cidade, para outras partes da capitania ou mesmo embarcados para África. Não é objetivo deste trabalho calcular ou mesmo especular os custos e a renda gerada pela produção de farinha, mas não posso deixar de registrar que na fala do pardo forro, era um negócio bem sucedido.

O uso imemorial do caminho é outro aspecto importante na argumentação de Francisco Barros contra o novo proprietário da Fazenda Quifonge, Capitão Vaz. Segundo Linda Heywood, em diferentes lugares África Central, assim como no Brasil, a cultura portuguesa colonizadora e as diferentes culturas daqueles povos africanos foram transformadas de forma significativa. Assim, percebe-se uma habilidade em integrar, seletivamente, diferentes elementos de culturas diferentes. Para a autora, na cultura banto havia uma tendência de transformação ao longo do tempo, pois era comumente a absorção de elementos de outras culturas.²²⁴ Ao que indica, o caso da fazenda Quifonge e o argumento do “uso imemorial” passa pelas ressignificações culturais que ocorriam quotidianamente naquela sociedade, sobretudo se considerarmos diferentes elementos culturais que interagem entre si, mesmo que se tratava de um conflito entre vizinhos com interesses pessoais diferentes. Um dos senhores se apresentavam como “branco” e detentor de uma patente militar, outro apresentava-se como “pardo” e detentor dos direitos de uso de um determinado caminho que passava por uma fazenda cujo nome sugere a presença de

²²³ A questão dos desequilíbrios e confluências entre diferentes segmentos da população no recôncavo foi tema tratado em Nielson Rosa Bezerra. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro (1833-1888)*. Niterói: Eduff, 2008.

elementos culturais da África Central. Desta forma, os conflitos e as interações faziam emergir as ressignificações culturais que se faziam no dia a dia daquela localidade.

A título de comentário preliminar começo pelo significado da palavra “quifonge”. Não obtive um significado específico para o vocábulo “quifonge”, contudo Linda Heywood apresenta uma série de vocábulos parônimos que possibilitam a construção de uma idéia da importância e da influência africana em lugares mais distantes do litoral que tinha uma relação direta com a África:

Todavia, escravos não batizados (a maioria da população) tinham mais liberdade para rever seus nomes africanos. Como foi o caso de Antonio Equimbe. Outros mantinham o nome original, como Canjombo Itanda, *enquanto as mulheres carregavam nomes africanos como Miganja Ganja, Quiganda, Quiongo, Catacoto e Quifongo.*²²⁵

Pode haver uma relação entre o nome quifonge e quifongo, ou não. De resto são muitos os nomes e topônimos africanos encontrados no recôncavo que exigem uma investigação lingüística mais apurada. Outro comentário a ser feito está associado ao caso do “espírito das águas” de origem banto entre os escravos barqueiros que trabalhavam na baía de Guanabara, Robert Slenes acentuou o uso de uma linguagem comum que fugia aos padrões da língua portuguesa.²²⁶ Ao se perceber que os escravos centro-africanos se comunicavam em banto durante os momentos de trabalho, pode-se avaliar a possibilidade de usos recorrentes de palavras africanas para nomear lugares e propriedades. Infelizmente sem conhecer as condições em que este nome veio à tona é impossível avançar na análise.

A produção de mantimentos da freguesia de São Nicolau de Suruí não pode ser ignorada por uma análise mais específica. Ao quantificar 45 inventários de proprietários das freguesias do recôncavo fluminense, 73% das propriedades produziam farinha. No relatório do Marquês do Lavradio a produção de farinha era três vezes superior a qualquer outro mantimento e quase dez vezes maior que a produção de açúcar e aguardente.²²⁷ Ao

²²⁴ Linda M. Heywood. “De português a africano: a origem centro-africana das culturas atlânticas crioulas no século XVIII”. Em: *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 101 e 104.

²²⁵ Linda M. Heywood. “De português a africano: a origem centro-africana das culturas atlânticas crioulas no século XVIII”. Em: *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 113.

²²⁶ Robert W. Slenes. “A grande greve o crânio do Tucuxi: espíritos das águas centro africanas e identidade escrava no início do século XIX no Rio de Janeiro”. Em: Linda M. Heywood (org.). *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

²²⁷ Ver Capítulos 1 e 2.

estudar a Vila de Magé no fim do século XIX, Sampaio provou que aquela região era especializada em produzir alimentos, destacando a farinha de mandioca.²²⁸ Nas feiras da Baixada Fluminense, ainda hoje, é famosa a farinha de Suruí, inclusive na localidade ainda existem de oito engenhos de farinha movidos a energia vegetal.²²⁹ Com isso, é possível admitir que entre os “mantimentos” produzidos em Suruí e escoados pelo caminho da Fazenda Quifonge eram, sem dúvida, em grande medida sacas de farinha.

2. A farinha e outras histórias

A farinha não era um produto exclusivo do recôncavo. O processamento da mandioca era uma atividade já realizada pelos nativos que viviam no Brasil antes da chegada de portugueses e africanos. Entretanto, ao longo do processo de colonização portuguesa a produção de farinha foi aperfeiçoada e ampliada, tornando um lugar comum em todo o território da colônia portuguesa na América. Com a consolidação do comércio atlântico em suas diferentes conexões, a farinha atravessou os mares e chegou em mercados africanos.²³⁰

Uma análise mais detalhada do recôncavo baiano levou o historiador americano Bert J. Barickman a questionar a auto-suficiência as propriedades exportadoras de açúcar. Assim, a autonomia questionada foi desconstruída pela identificação de um comércio baseado na produção de farinha. Segundo o autor, seria necessário avançar um olhar historiográfico para além da agricultura de exportação, pois essa não seria a realidade de todo o Brasil rural, sem falar, de que as maiores cidades apresentavam uma vida social e econômica muito mais vigorosa que pressupunha uma historiografia anterior. Para isso, seus estudos voltaram-se para uma história de agricultores escravistas que adaptaram-se às condições locais, às exigências de lavouras específicas e aos mercados locais e externos, revelando a paisagem de um recôncavo rural com características complexas e variadas no que se refere a sua organização econômica e social. Para ampliar o conhecimento sobre o passado escravista colonial do Brasil, Barickman se debruçou sobre farta documentação

²²⁸ A. C. J. Sampaio. *Magé na crise do escravismo: sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1994.

²²⁹ Ver anexos.

original voltada para um estudo sobre a diversidade econômica do recôncavo baiano, de forma que tenha percebido a importância do comércio atlântico, onde destacava-se a produção açucareira e a produção fumageira. Contudo, o mais importante foi ter a percepção da envergadura produção da farinha de mandioca no abastecimento de um comércio local e regional, pois tal mercadoria era a base da alimentação cotidiana da Bahia e seus arredores. Assim, a farinha de mandioca tinha um lugar de produção e de consumo no âmbito das fronteiras baianas.²³¹

Segundo Barickman no recôncavo baiano a farinha era considerada uma produção irrelevante e periférica no que se refere ao mercado atlântico. No recôncavo do Rio de Janeiro não havia nenhum vestígio de produção fumageira, a produção de açúcar e de aguardente eram insignificantes, sendo a produção de mantimentos o fundamento econômico da região. Os mantimentos produzidos mostram uma grande desproporção, entre os produtos consumidos localmente (arroz, o feijão e o milho) e a farinha. Os escravos africanos utilizados na produção de alimentos no recôncavo da Guanabara não poderiam ser adquiridos na troca de qualquer outra mercadoria, porque elas não existiam na região. Neste sentido, a farinha era o único produto oferecido pelo recôncavo ao mercado atlântico. Esse é o ponto central deste capítulo que passo a desenvolver.

3. A farinha nas rotas atlânticas: o caso do senhor Reginaldo de Mello e Velho

Era o ano de 1810, o senhor José Reginaldo de Mello e Velho era um viúvo pai de três filhos, proprietário de “umas terras” localizadas na freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Magé, cuja sede era a vila de Magé, situada bem no chamado “fundo” da baía. Assim como a maioria dos produtores do recôncavo, Reginaldo de Mello e Velho produzia, entre outros mantimentos, farinha de mandioca. Naquele ano resolveu diversificar os seus negócios. Associou-se a Manoel Antônio Coelho, comerciante estabelecido na praça do Rio de Janeiro e mais dois sócios. O ousado negócio visava comercializar os mantimentos por

²³⁰ Sobre a produção de farinha nos primeiros tempos da colonização ver Mariza de Carvalho Soares, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

ele produzidos junto com outras mercadorias fora da Baía da Guanabara, em alguns portos atlânticos. Essa foi uma história de família que envolveu o comerciante Manoel Antonio Coelho, sócio e companheiro de viagem, Reginaldo de Mello e Velho; o sargento e comerciante Manoel Lopes Ribeiro (sogro de Reginaldo) e seus três filhos, Manoel, Luíza e José.

Segundo a documentação investigada, havia um planejamento bem definido através do qual pretendiam realizar uma “viagem redonda” pela costa africana, onde venderiam suas mercadorias em troca de escravos. Embarcado no ano de 1810, a viagem correu bem até o trecho entre os portos de Benguela e Calabar quando o senhor Reginaldo de Mello e Velho veio subitamente a falecer. Sua tragédia pessoal não interrompeu a viagem e, muito menos, os negócios. De volta ao porto do Rio de Janeiro a escravaria adquirida foi entregue aos que a tinham encomendado e o pagamento recebido. Ao receber em nome dos netos a parte do falecido genro Manoel Lopes Ribeiro alegou prejuízo na partilha dos lucros e deu entrada em um processo judicial contra os sócios de Reginaldo de Mello e Velho, em favor de seus netos.

Em 1812, o sargento Manoel Lopes Ribeiro, avô dos herdeiros de Reginaldo pelo lado de sua viúva e nomeado tutor dos três menores, citou Manoel Antônio Coelho em juízo “pedindo certa quantia procedente da sociedade” constituída para as viagens do bergantim São José Diligente, alegando que os valores repassados por Manoel Antonio Coelho a seus netos eram inferiores aos que eles teriam direito. Segundo ele, o seu falecido genro tinha direito a 25% dos lucros dos negócios da viagem da qual não voltara vivo para casa. Além desse percentual exigia ainda uma indenização pela morte do genro, para que os órfãos dispusessem de capital para financiar novos investimentos. Por fim, declarava temer pelo fim da sociedade, alegando que sem ela estavam em risco todos os agricultores que haviam se associado ao genro na expectativa de bons negócios. Negócios esses que segundo ele envolviam o

“(…) futuro dos gêneros que carregavam de todos os interessados que viviam no sertão que José Reginaldo se tornara administrador de toda a

²³¹ B. J. Barickman. *Um contraponto baiano: açúcar, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

negociação de qualquer viagem que o bergantim pudesse fazer para a Costa da África, Porto de Calabar (...).²³²

Então fica claro que Reginaldo seria o cabeça de um grupo de agricultores do recôncavo (então ainda também chamado “sertão”, antiga designação colonial) que se associaram para fazer negócios com comerciantes de maior porte da praça do Rio de Janeiro, concluído com objetivo de comercializar farinha na costa africana, em particular no porto de Calabar. Sendo Reginaldo genro de um homem de prestígio (o sogro era comerciante e militar), aos olhos de seus vizinhos agricultores, possuía, com certeza, as conexões necessárias para o sucesso da empreitada.

Em sua petição, Manoel Lopes Ribeiro afirmava que os sócios de seu genro voltaram ao Rio de Janeiro com os valores da venda dos mantimentos em Calabar e ainda negociaram todo o “carregamento” do bergantim, ou seja, os escravos adquiridos; e acusava comerciante Manoel Antônio Coelho de ludibriar seus netos no montante a receber.. Em defesa do genro e de seus herdeiros alegava que

“(...)José Reginaldo era o principal sócio que contribuiu para a contratação dos mantimentos que fora carregados pelo bergantim e a compra dos gêneros pelos comerciantes de Calabar”.²³³

Informava ainda que os netos haviam recebido apenas a quantia de 900 mil réis, referente a quarta parte da arrematação do bergantim em *hasta publica*, nada mais tendo os herdeiros recebido porque o réu, ou seja, o comerciante Manoel Antonio Coelho, não concordara em prestar contas das despesas, das receitas e dos lucros da referida “viagem redonda”. Por fim, exigia que os cálculos dos valores fossem refeitos em juízo e fosse apresentado o “cálculo da quantia e da conta exata referentes à viagem, bem como a apresentação de todos os papéis relativos à mesma”.

Em sua defesa o réu, Antônio Manoel Coelho, apresentou nova informações sobre o caso. Segundo ele quando o bergantim retornou de Calabar, foi feito inventário pelos oficiais do Mar de todos os bens a bordo, e disso existiam cópias que foram distribuídas aos interessados, inclusive os representantes do sócio falecido. Segundo o acusado, a quarta

²³² Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho. Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830, p. 14.

²³³ Idem.

parte dos ganhos iminentemente disponibilizados naquela ocasião correspondia a quantia de 900 mil réis, o que foi abatido da dívida que o falecido acumulara com a sociedade, sobrando ainda um saldo de 1: 600\$000 (um conto e seiscentos mil réis), que não cobrou aos herdeiros devido ao infortuito por que passavam. Declarou ainda que assim que chegou ao porto do Rio de Janeiro deu ciência dos fatos e das contas do bergantim ao senhor Manoel Lopes Ribeiro, pois sabia que esse responderia pelos herdeiros de seu sócio que eram menores de idade. Naquela ocasião, segundo suas palavras, propôs a partilha dos escravos para que cada parte fosse vendida de acordo com as conveniências de cada um, porém, o senhor Ribeiro não aceitara. Uns escravos foram vendidos a dinheiro e outros a prazo. Como resultado dessa longa negociação foi apurada a importante quantia de 16:600\$258 (dezesesseis contos, seiscentos mil e duzentos e cinqüenta e réis), cabendo a cada um dos quatro sócios 4:152\$564 (quatro contos, cento e cinqüenta e dois mil e quinhentos e sessenta e quatro réis), da qual abatida a dívida de 1:664\$750 (um conto, seiscentos e sessenta e quatro mil e setecentos e cinqüenta réis) acumulada do falecido, ficaria líquido para entregar aos herdeiros a quantia de 2:487\$814 (dois contos, quatrocentos e oitenta e sete mil e oitocentos e quatorze réis). Segundo ele, a diferença correspondia aos escravos vendidos a prazo cujo pagamento e que esse montante seria entregue aos herdeiros tão logo os pagamentos fossem integralizados. Desta forma, o senhor Coelho encerrava sua defesa declarando que eram injustas as acusações de que estaria manipulando o espólio da sociedade ou que tivesse tirado proveito da morte do sócio.

Não existem “ilhas historiográficas”. Todas as histórias estão conectadas de alguma forma. As pequenas propriedades que produziam farinha no recôncavo da Guanabara tinham o seu lugar no mundo atlântico. Esse processo mostra em um nível de detalhes não descrito por qualquer outra documentação já citada, a efetiva participação de um agricultor do recôncavo nos amplos mercados formados pelas relações entre o Brasil e a África. As tensões e disputas entre vizinhos pelo direito ao acesso de uma estrada que facilitava o escoamento de “mantimentos” para o Rio de Janeiro não se encerrava no consumo desses mantimentos pelos moradores da cidade que há poucos anos abrigava a corte portuguesa, eles também atravessavam a barra e o oceano até África e estavam diretamente associados ao comércio de escravos na África, em especial no pouco lembrado porto de Calabar na Baía de Biafra.

A defesa do senhor Antônio Manoel Coelho, comerciante experiente, residente na cidade do Rio de Janeiro, dá a dimensão da diversificação dos investimentos realizados nessas viagens. Por certo, a grandeza dos lucros obtidos foi possível por conta dos baixos investimentos sobre as chamadas “mercadorias de partida”, conseguida através da articulação de José Reginaldo de Mello e Velho com os muitos pequenos proprietários que produziam farinha no recôncavo. No primeiro capítulo apresentei quatro casos de senhores que tinham negócios no recôncavo, todos eles tinham mais escravos do que a média da região, tinham terras onde cultivavam a mandioca e engenhos de farinha no interior de suas propriedades. Além de escravos lavradores, tais senhores tinham escravos tropeiros, carreiros e barqueiros, responsáveis pelo transporte das mercadorias que produziam para o Rio de Janeiro. Suas casas de vivenda e casas comerciais permitem constatar que esses senhores lucravam em todos os estágios da produção de farinha e de outros mantimentos. O caso do senhor José Reginaldo de Mello e Velho ultrapassa esses limites, pois, além de agricultor ele avança sobre as atividades de comércio propriamente e, garantindo uma “mercadoria de partida” barata ultrapassa as fronteiras do comércio local e vai arriscar sua sorte do outro lado do Atlântico.

A análise isolada do processo não permite detalhar as condições da viagem nem dos negócios realizados nos portos atlânticos em que a embarcação teria ancorado. Todavia, a denúncia feita pelo sargento Manoel Lopes Ribeiro traz informações valiosas sobre as articulações de seu genro com outros produtores de farinha para prover de boa carga o bergantim São José Diligente, justificando assim uma viagem tão longa e arriscada. Mas o processo permite identificar o modo como José Reginaldo se relacionava com os comerciantes de Calabar, indicando seu conhecimento prévio desse porto e de seus negócios.

No século XIX a farinha de mandioca já era bem conhecida nos mercados africanos. Segundo Luís Felipe de Alencastro no século XVII o recôncavo da Guanabara fornecia em torno de 680 toneladas anuais de farinha de mandioca para Angola e à medida que a demanda por escravos aumentava, crescia o consumo de víveres em Luanda, a farinha entre eles. Portanto, a farinha constituía uma das peças de encaixe na economia do Atlântico Sul, fosse na alimentação das tripulações dos tumbeiros fosse para alimentar os escravos que

estavam nos portos africanos a espera de serem embarcados, fosse como suprimento das tropas que protagonizaram as “longas guerras brasílicas” em Angola.²³⁴

Um outro argumento que pode fundamentar a hipótese do Rio de Janeiro ter sido por muitos anos um centro de distribuição da farinha de mandioca produzida no Brasil para os mercados atlânticos decorre da informação de que os excedentes de farinha do mercado de Salvador eram encaminhados para o Rio de Janeiro. Segundo Barickman, na década de 1820 muitas embarcações oriundas das vilas produtoras de farinha no sul do recôncavo baiano eram enviadas para o Rio de Janeiro e Pernambuco.²³⁵ Certamente essas viagens já aconteciam antes e se multiplicaram com a chegada da corte ao Rio de Janeiro e o conseqüente aumento da população na cidade. Mas seria esse o único motivo dessa transferência de farinha da Bahia para o Rio de Janeiro? Na edição de 19 de janeiro de 1822 do jornal *Correio Carioca* registra uma grande quantidade de farinha entrando no porto do Rio de Janeiro proveniente de várias regiões do sul da província, como a Ilha Grande, termo de Angra dos Reis e outros carregamentos vindos de outras províncias, como Santa Catarina.²³⁶ A importância crescente do porto do Rio de Janeiro na rede comercial constituída em torno do Atlântico no âmbito do império português é analisada por João Fragoso:

Trata-se sim, de perceber o aumento da complexidade que a economia do Rio de Janeiro assume com o decorrer dos setecentos. Ela passa, lentamente, a ser ponto de encontro de diferentes rotas de comércio interno – leia-se dos diversos mercados regionais internos e das acumulações deles derivadas –, um ponto fundamental para o comércio externo e, em particular, um entreposto na redistribuição colonial de produtos vindos do reino e de outras partes do Império luso.²³⁷

Entre esses produtos estava a farinha produzida no recôncavo da Guanabara. O caso do senhor José Reginaldo de Mello e Velho não foi ocasional e os “caminhos” da farinha do recôncavo fluminense, percorridos por barqueiros, carreiros e tropeiros não encontravam

²³⁴ Luís Felipe de Alencastro. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 251-256.

²³⁵ B. J. Barickman. Op. Cit., p. 137.

²³⁶ Biblioteca Nacional. *Jornal Correio Carioca*. No. 009, Sábado, 19 de janeiro de 1822.

²³⁷ João Fragoso. “A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império Português: 1790-1820”. In: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa

fim só no interior de Minas Gerais ou nas ruas do Rio de Janeiro, eram também “mercadoria de partida” para negócios realizados do outro lado do Atlântico em rotas até agora impensadas que merecem mais atenção por parte do historiadores do comércio atlântico.

4. A “viagem redonda” e as suas conexões atlânticas

As viagens pelo Atlântico exigiam conhecimentos e cuidados específicos sobre as correntes e monções marítimas que circulam entre os continentes europeu, africano e americano. Havia épocas do ano em que a viagem era mais recomendada, quando os ventos corriam nas direções favoráveis, facilitando a vida de capitães e de seus marujos. Já no século XVI era conhecida uma rota então chamada “viagem larga” entre Lisboa e Luanda que, dependendo da época do ano e das condições meteorológicas, fazia as embarcações aportarem no Brasil de onde pegavam correntes mais favoráveis até Angola. No início do século XVII o eixo das trocas comerciais entre o Brasil e Angola passava pelo Recife (a 35 dias de viagem de Luanda), por Salvador (a 40 dias de viagem) e Rio de Janeiro (a 50 dias).²³⁸ No século XIX as rotas eram as mesmas, tendo aumentado o conhecimento sobre elas assim como a qualidade das embarcações o que teria permitido uma pequena redução no tempo de travessia.

Com a afirmação da escravidão africana como principal forma de exploração do trabalho na América Portuguesa, o tráfico de escravos se tornou a principal forma de reprodução da mão de obra nas lavouras e nas atividades urbanas da colônia. Então, as relações entre os portos africanos e os portos brasileiros ganharam características que singularizavam o comércio entre os dois lados do Atlântico. É importante destacar que essa proximidade não se dava apenas no âmbito das atividades econômicas, mas também na própria dinâmica da administração do Império Português, como se pode verificar nas constantes transferências de funcionários entre as colônias do Atlântico Luso.²³⁹ É

(orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.333.

²³⁸ Idem, pp. 249-251.

²³⁹ Maria de Fátima Silva Gouvêa. “Poder político e administração do complexo atlântico português (1645-1808)”. In: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 285-315.

importante evidenciar que as conexões atlânticas também influenciaram as transformações culturais que ocorreram entre os dois continentes, sobretudo, porque o tráfico de escravos representou a transmigração de pessoas que carregavam suas tradições e seus signos que foram base para a ressignificação cultural que ocorreu nas Américas.²⁴⁰

Mas por trás de todos esses circuitos comerciais estava o interesse dos brasileiros e dos comerciantes do Rio de Janeiro em particular no comércio de escravos. Sobre isso, Roquinaldo Ferreira afirma:

Por trás do fluxo constante de homens e mulheres despejados nos portos brasileiros, estavam interesses locais satisfeitos por um número bastante limitado de mercadorias desses interesses não era óbvia. No início, foram necessários tempo e resolução de conflitos até o alcance de uma convergência de interesses. Só então foram montadas as eficientes redes de captura e transporte que anualmente despejaram milhares de cativos nos portos do Brasil.²⁴¹

O comércio de escravos compreendia um emaranhado de interesses econômicos distribuídos nos dois lados do Atlântico. Ao longo das últimas décadas muitas pesquisas têm se voltado para o tema. Em trabalho pioneiro Pierre Verger analisou a rota entre a Bahia e a costa ocidental africana, desvendando não só o comércio de escravos mas os caminhos do ouro e do tabaco negociados nos portos da Baía do Benim, mais conhecida como Costa da Mina, entre os séculos XVII e XIX. Manolo Florentino apontou para o comércio de escravos entre o Rio de Janeiro e Luanda, a partir da década de 1790 até os primeiros trinta anos do século XIX, rota esta também investigada por Luís Felipe de Alencastro para o século XVII. Por fim Mariza Soares, enfatizando a distinção entre rotas majoritárias e minoritárias, enfocou a rota entre a Costa da Mina e o Rio de Janeiro no século XVIII.²⁴²

²⁴⁰ Joseph Miller. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.

²⁴¹ Roquinaldo Ferreira. “Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos, século XVIII”. Em: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.341.

²⁴² Cf.: Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987. Manolo Florentino. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Se na rota baiana para a Costa da Mina o tabaco era o produto de maior aceitação, em Angola o aguardente e o açúcar de baixa qualidade tinham preferência. O historiador Joseph Miller destaca a correlação entre o uso desses produtos nos mercados africanos:

... em um sistema assemelhado ao uso da geribita pelos comerciantes do Rio na compra de escravos de Benguela e Luanda. (...) Vendiam cachaça e tabaco ao negociadores em terra, como faziam os luso-africanos em Angola, que organizavam a complexa variedade de mercadorias africanas na demanda por seus escravos, e retornavam ao Brasil com pouco trabalho realizado, mas também com uma operação de baixo custo financeiro.²⁴³

Esse baixo custo financeiro apontado por Miller pode ser também identificado no Brasil quando os comerciantes usavam sua própria farinha como “mercadoria de partida”, reduzindo assim os riscos e os custos do negocio de escravos. Avançando nas conclusões de Miller que então se ocupou apenas do comércio entre Luanda e Rio de Janeiro Roquinaldo Ferreira vem estudando também as conexões entre comerciantes de Angola e da Bahia. Na mesma direção Luciene Reginaldo apresentou o impacto social dos escravos da África centro-ocidental na população escrava de Salvador e do recôncavo baiano. Em contrapartida, como desdobramento da pesquisa de Soares sobre os africanos chamados “minas” na cidade do Rio de Janeiro, uma coletânea recente reúne resultados de pesquisa de vários historiadores ocupados com as relações comerciais entre o Rio de Janeiro e a Baía do Benim reforçando a necessidade de uma investigação combinada das rotas majoritárias e minoritárias nos quatro principais portos do atlântico para o comércio de escravos do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador de um lado e os portos da Costa da Mina e da costa centro ocidental de outro.²⁴⁴ Parece que não há dúvida de que alguns estudos iniciados há mais de uma década sejam fundamentais para o avanço das investigações sobre as consideradas grandes rotas comerciais entre o Brasil e a África na vigência do comércio atlântico de

Luis Felipe de Alencastro. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. Mariza de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF. 2007.

²⁴³ Joseph Miller. “A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 27.

²⁴⁴ Mariza de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF. 2007.

escravos, legal ou ilegal. Todavia, de alguma forma esses trabalhos inibiram as investigações sobre as rotas menores do ponto de vista dos negociantes do Brasil que serviam como alternativa ao comércio controlado por negociantes de maior porte. É neste espaço de rotas minoritárias face ao número global de escravos importados que se situa a rota entre o Rio de Janeiro e os portos da Baía de Biafra aqui estudada. Importante destacar que não se trata de modo algum de uma rota minoritária se considerado o volume de escravos exportados a partir de Bonny e Calabar ao longo dos séculos mas se apresenta como tal se esses portos forem comparados a outros portos exportadores de escravos para o Brasil como Luanda, Benguela ou Ouidah.²⁴⁵

Volto então ao caso do bergantim São José Diligente. A dita “viagem redonda” por ele realizada remete a uma multiplicidade de portos e não a uma rota bilateral, como usualmente as rotas são tratadas, mostrando ser esse comércio bem mais complexo. Os dados apresentados pelo Slave Trade Database de algum modo já mostram essa circularidade quando indicam o embarque de escravos em vários portos diferentes, assim como o seu desembarque em mais de um porto. Entretanto a disponibilidade dessas informações não tem incentivado os estudiosos a pensarem nessa situação de modo mais questionador dos modelos bilaterais construídos e reiterados em várias obras.

Para avançar nesta reflexão o caso do bergantim São José Diligente dá pistas importantes, mostrando os interesses dos membros da sociedade constituída por Reginaldo e seus parceiros. Em primeiro lugar optaram por portos pouco freqüentados pelos comerciantes cariocas, depois investiram numa viagem com múltiplas paradas, por uma variedade de produtos a serem negociado para, por fim, com o lucro obtido, comprar os escravos no porto de Calabar. Ao que tudo indica, a historiografia sobre o tráfico atlântico tem focalizado a etapa final de muitas dessas viagens, deixando de lado uma parte considerável das rotas seguidas, dos negócios realizados e da história a ser contada. Para que tal perspectiva seja melhor esclarecida apresento a seguir a grande diversidade de

²⁴⁵ Sobre Luanda ver Joseph Miller. “A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999; sobre Benguela ver Mariana Pinho Cândido. *Enslaving Frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850*. Toronto, Canadá: York University, 2006; sobre Ouidah ver Robin Law. *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford: Clarendon Press, 1991.

mercadorias e de serviços, além dos inúmeros portos visitados pela tripulação do bergantim São José Diligente.

O movimento das mercadorias negociadas ao longo da viagem pode ser estabelecido a partir do próprio processo. Por determinação da Justiça, foi a ele anexada uma declaração do réu, Manoel Antônio Coelho, com a descrição de todas as despesas e receitas, das negociações realizadas pela tripulação entre de 12 de julho e 31 de outubro de 1811. Também foram relacionadas todas as despesas com manutenção, serviços públicos, mão-de-obra e suprimentos. Além disso, foram registradas duas longas listas com todas as mercadorias levadas do Brasil e vendidas na África, e vice-versa. Como método para que as muitas informações ficassem o mais concisas possíveis, foram organizadas duas tabelas com as despesas e as receitas em geral e no final foram inseridas as listas de mercadorias. Essa opção metodológica foi tomada pela grande quantidade de informações de natureza diversa, além da dificuldade de entendimento do “registro contábil” de época.

É claro que a fonte analisada exige uma dose redobrada de crítica por ter sido produzida pelo réu em sua defesa. Percebe-se em todo o processo uma nítida intenção de diminuir a importância da “viagem redonda”, bem como de seus lucros. Todavia, mesmo com a ausência de informações ou a quase certa alteração de valores, os dados apresentados são reveladores da complexa atividade comercial realizada. Para isso optei pela elaboração de dois quadros elaborados a partir de um anexo do processo, preparado e concedido pela defesa do réu.

Quadro 2
Despesas do bergantim na viagem redonda
1811

Local	Tipo de negócios	Negociação	Valores
São Thomé	Manutenção	Compra de uma âncora de ferro, por ter se perdido duas	90\$000
São Thomé	Manutenção	Compra de miudezas para o navio	107\$600
São Thomé	Serviço público	Direitos por 272 escravos	952\$000
São Thomé	Suprimento	Compra de comestíveis	434\$490
Benguela	Suprimento	Compra de comestíveis	366\$020
Benguela	Suprimento	Compra de comestíveis	574\$990
Benguela	Manutenção	Várias outras coisas compradas na conta do capitão	422\$490
Calabar	Compra	Aquisição e frete de escravos	6:325\$000
Rio de Janeiro	Serviço público	Direitos de alfândega pelo açúcar, fumo e aguardente	52\$700
Rio de Janeiro	Serviços públicos	Despesas com Alfândega	8\$320
Rio de Janeiro	Remuneração	Soldada do Capitão	1:800\$000
Rio de Janeiro	Remuneração	Idem Cirurgião	280\$000
Rio de Janeiro	Remuneração	Piloto	240\$000
Rio de Janeiro	Remuneração	Para Antônio, João Domingos e Francisco de Castro pelo transporte e cuidados com a ração consumida	86\$268
Rio de Janeiro	Remuneração	Para dois escravos que trabalharam ao longo de toda a viagem	64\$000
Rio de Janeiro	Remuneração	Para Euzébio José Gomes	2\$860
Rio de Janeiro	Remuneração	Para João Marques Ribeiro pela contagem dos escravos	9\$600
Rio de Janeiro	Aluguel	De canoas usada para ir e vir a bordo	\$640
Rio de Janeiro	Serviços públicos	Despachante	6\$400
Rio de Janeiro	Serviços públicos	Visita da Saúde para o desembarque	539\$500
TOTAL			11:357\$598

Fonte: Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho. (Anexos). Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830.

As despesas com a viagem redonda do bergantim São José Diligente demonstram como a negociação entre a praça carioca e os portos africanos poderiam ser lucrativa, pois o valor das despesas não se compara ao da receita, apresentado no quadro a seguir. Note-se que até aqui não foram incluídas as despesas e a revista da compra dos escravos trazidos do porto de Calabar para o Rio de Janeiro, nem tampouco a considerável quantidade de farinha aí vendida.

Quadro 3
Receitas do bergantim na viagem redonda
1811

Local	Tipo de negócios	Negociação	Valores
São Thomé	Transporte	Do passageiro José dos Santos Pacheco pela ida e vinda a São Thomé	16\$500
Calabar	Frete de mercadorias	Entrega de diversas mercadorias naquele porto	2:794\$851
Calabar	Comércio	Venda de mercadorias transportadas do Rio de Janeiro	2:246\$705
Calabar	Comércio	Venda de mercadorias para o cirurgião	29\$200
Benguela	Frete de mercadorias	Dinheiro recebido pelo transporte da farinha de Antônio Carvalho Ribeiro que tomou conta para Francisco Marques	160\$750
Benguela	Frete de mercadorias	Dinheiro recebido por entregar na forma de carregação do navio	13\$600
Benguela	Frete de mercadorias	Referente ao carregamento de cinco ded ^o tirado do paiol do navio	447\$150
Rio de Janeiro	Comércio	Venda em separado de 4 escravos para o Capitão do Navio	100\$000
Rio de Janeiro	Comércio	Venda de mercadorias trazidas do porto de Calabar	964\$590
Rio de Janeiro	Comércio	Venda dos escravos por encomenda e aleatórios	16:600\$000
Rio de Janeiro	Comércio	Mercadorias importadas para vender	451\$000
TOTAL			23:823\$746

Fonte: Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho. (Anexos). Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830.

Os proprietários do bergantim São José Diligente tinham atividades bem específicas para a arrecadação de numerários. Em primeiro lugar aparecem as atividade de frete e de transporte de pessoas e mercadorias, mostrando a diversidade de negócios ao lado do comércio de escravos. Muitos comerciantes que tinham negócios entre o Brasil e a África não tinham, necessariamente, embarcações para deslocar suas mercadorias. Desta forma, associavam-se a comerciantes que tinham os barcos ou contratavam embarcações e capitães ou ainda negociavam espaço em embarcações para transporte de suas mercadorias em troca de arrecadar algum lucro com o frete.

Uma análise mais cuidadosa dos quadros anteriores demonstra que a principal atividade econômica era o comércio de escravos. Uma comparação entre os valores investidos e os valores arrecadados com o “negócio de almas”, percebe-se que o investimento é quase triplicado. Na ponta oposta dos negócios esta um comércio miúdo, difícil de ser avaliado: o da venda de outras mercadorias oriundas das roças e engenhos do recôncavo da Guanabara nos portos africanos. Além da farinha foram arroladas no inventário do bergantim aguardente, tabaco, açúcar, arroz, entre outras. Essas mercadorias eram certamente usadas como suprimento da tripulação, mas poderiam também, em certa medida, entrar no rol dos produtos vendidos.

De acordo com os depoimentos extraídos do processo o bergantim São José Diligente foi a Benguela onde foram entregues algumas mercadorias transportadas a título de frete. Ali foi vendida uma parte da farinha, bem como aguardente e fumo. Ali embarcou um comerciante com destino a Calabar, a parada seguinte da embarcação. Em Calabar, foram adquiridos 272 escravos (nem todos chegaram ao Rio de Janeiro, devido a mortandade da viagem), e mais farinha e outras mercadorias foram vendidas. Ali foram também desembarcadas encomendas que estavam no bergantim a título de frete. De Calabar, a viagem prosseguiu para a Ilha de São Thomé, onde foram realizados os despachos burocráticos para legalizar as mercadorias a serem transportadas para o Rio de Janeiro.²⁴⁶

No códice 242 do Arquivo Nacional,²⁴⁷ identifica-se o registro de uma viagem do Rio de Janeiro para Calabar/Bony com escalas em São Thomé e Príncipe e Benguela, no ano de 1810. Contudo, ao examinar “viagem redonda” do Bergantim São José Diligente percebe-se que ela foi realizada no sentido inverso, iniciando em Benguela, subindo depois até Calabar e, por último, descendo para uma parada em São Thomé, de onde a embarcação retornou ao Rio de Janeiro.

Benguela era um dos mais importantes portos transatlânticos. Fundada em 1617 entre os rios Katumbela e Kapondo, Benguela foi sempre parada das rotas portuguesas para reparo de embarcações e suprimentos, água em especial, mesmo antes de se tornar um importante porto exportador de escravos. Somente Ajudá (Ouidah), Luanda e Bonny

²⁴⁶ Para visualizar as paradas da “viagem redonda” aqui estudada ver mapa em anexo.

²⁴⁷ **Arquivo Nacional. Diversos. Códice 242. Rio de Janeiro, 1795-1811.**

superaram Benguela no computo geral da exportação de escravos para as Américas.²⁴⁸ Mariana Cândido explorou os pontos de ligação entre o comércio escravo, o movimento das fronteiras e a formação da identidade em Benguela. Assim, procurou analisar os impactos do comércio atlântico de escravos na região, procurando perceber as estreitas relações que se davam entre os luso-africanos e os crioulos escravistas no processo de disponibilizar escravos para as demandas atlânticas, a reconfiguração social implicada por essas relações bem como os impactos do comércio atlântico de escravos na sociedade de Benguela. Mariana Cândido também acentua que as relações comerciais entre o litoral e o interior do sudeste de Angola, identificando o sal, a geribita, os tecidos asiáticos, entre outras, como as mercadorias preferidas nos mercados africanos para a aquisição de escravos.²⁴⁹

Benguela ganhou dimensões mais precisas dentro dos interesses do Império quando foi tornada referência para a ocupação portuguesa ao sul do rio Kwanza. Uma região de diferentes reinos que mantinham posturas antagônicas tornou-se um lugar de grande quantidade de escravos que passaram a ser adquiridos em feiras e repassados para comerciantes fluminenses. Não há dúvida que Benguela era uma das principais fontes de escravos encaminhados para o Brasil, sobretudo para o sudeste brasileiro. Segundo Joseph Miller, os brasileiros começaram a exportar escravos de Angola em grande escala a partir de 1710, quando ocorreu um aumento de dois mil escravos até 1730, chegando a um pico de oito ou nove mil por volta de 1784-1795.²⁵⁰ A necessidade de escravos para serem empregados nos mais variados setores da economia brasileira, as correntes marítimas e proximidade geográfica com o porto carioca, a disponibilidade de escravos nas feiras e mercados ao sul do rio Kwanza e o interesse por determinadas mercadorias de origem fluminense, sem dúvida são razões que podem explicar uma relação tão estreita.

²⁴⁸ Mariana Pinho Cândido. *Enslaving Frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850*. Toronto, Canadá: York University, 2006.

²⁴⁹ Mariana Pinho Cândido. Op. Cit.

²⁵⁰ Joseph Miller. “A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 63. Segundo a historiadora angolana Rosa Cruz e Silva, “... conduziu Benguela em direção ao portos brasileiros, milhares e milhares de homens, feitos embarcar para um novo mundo, para responder em primeira instância às solicitações de uma economia para a qual a mão de obra barata resgatada em África constituía a pedra basilar para o seu desenvolvimento.” Rosa Cruz e Silva. “Benguela e o Brasil no final do século XVIII: relações comerciais e políticas”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 127.

De acordo com Mariana Cândido, os comerciantes brasileiros dominaram o comércio de escravos e de outras mercadorias em Benguela. Muitas embarcações brasileiras tinham um lugar cotidiano no porto de Benguela, o que levou um fluxo intenso entre o Brasil e aquela região centro-africana. As mercadorias e os interesses de comerciantes brasileiros estimulavam os empreendimentos de sertanejos e pombeiros que organizavam caravanas em direção ao interior da África Central, onde muitos escravos eram adquiridos, entre outros lugares, nas feiras de onde vinham a maioria dos escravos vendidos em Benguela com destinos aos portos brasileiros.²⁵¹

A viagem do bergantim São José Diligente está também registrada na documentação da Marinha abrigada pelo Arquivo Nacional onde consta:

- a) Despacho nesse Alfândega Antônio Caetano Firme mestre do Bergantim São José Diligente²⁵² da Praça do Rio de Janeiro vindo do Porto do Bony, duzentos e setenta e sete escravos entre machos, fêmeas e, grandes e pequenos, (...) pipas de aguardentes. E desta partiu para o Rio de Janeiro com 260 escravos com farinha, milho, feijão, inhame, cocos de comer, 4 cabras, 3 porcos, 40 galinhas;
- b) Despacho mais Manoel Antônio da Costa vindo da mesma embarcação com vinte peças de xiloa, 22 de soma de 3 pipas de ganga, 16 peças de paninho liso, 16 peças de paninho lavrado e 36 pares de meia de algodão;
- c) Despacho Sebastião Almeida Viana vindo na mesma embarcação com 6 peças de garrazes, nove ditas, 17 peças de chita, 2 peças de lindezas de lã, 35 dúzias de facas, 6 peças de chita;
- d) Despacho João da Costa Neves vindo da mesma embarcação com 5 peças de chita, 5 ditas de curamadez, 3 maços de coral, 2 peças de lindeza de lã, 8 dúzias de tesouras, 3 peças de chita;
- e) Despacho João Viegas com 25 peças de chita de algodão, 3 ditas de butampó de algodão, 5 ditas de lenço xiste conde, 6 ditas de lenço madrastra, 21 ditas de lindezas.²⁵³

*Francisco Martins Neves, escrivão da Alfândega de São Tomé*²⁵⁴

²⁵¹ Ver: Mariana Pinho Cândido. Op. Cit, p. 126-131.

²⁵² Seria importante lembrar que oficialmente que respondia pela embarcação era o mestre e não necessariamente os proprietários, pois muitos deles não se faziam presente ao longo das viagens realizadas.

²⁵³ Muitas das mercadorias relacionadas neste documento não foram devidamente identificadas, como xiloa, ganga, garrazes, curamandez, butampó, xiste e lenço de madrastra, o que dificulta o uso dessas informações para ampliar a análise aqui desenvolvida.

²⁵⁴ Arquivo Nacional. Série Marinha. Ministério/Secretaria de Estado. B2 – XM – 787.

A parada obrigatória em São Tomé para registro alfandegário apresenta uma novidade interessante já que além dos escravos, também gêneros alimentícios são despachado para o Brasil sob a responsabilidade do capitão, indicando que devem ter sido adquiridos em Benguela ou Calabar. Também embarcam para o Rio de Janeiro outros quatro comerciantes. Essa variedade de transações e serviços mostra que outras atividades orbitavam em todo do comércio de escravos estreitando e reforçando os vínculos entre os portos do Brasil e da África. Por fim é importante ressaltar a predominância de produtos manufaturados, sobretudo tecidos, comprados na costa africana, o demonstra que esses portos também eram lugares para a negociação de mercadorias trazidas de outros lugares, Europa e Oriente, ampliando com isso ainda mais as redes comerciais que atravessam o Atlântico.

Para Luís de Felipe de Alencastro, São Tomé, assim como outras ilhas atlânticas que faziam parte do Império Português tornou-se uma espécie de passagem obrigatória das viagens entre a capital da metrópole e as principais colônias africanas no Atlântico Sul. Por conta disso, também tornou-se uma espécie de “laboratório tropical” para a expansão colonial portuguesa, haja visto que muitos negócios que renderam lucros para a coroa portuguesa foram “experimentados” nas ilhas atlânticas. Também não se pode deixar de assinalar que São Tomé, por muito tempo, foi uma espécie de “lugar de espera” para que negócios com a Costa da Mina. Os atributos da ilha despertaram o interesse dos holandeses no século XVII, mas principalmente no século XVI tinha sido um importante entreposto para a difusão desse comércio entre os mercados do Congo com as colônias atlânticas da América.²⁵⁵ Para Cecília Guimarães o estudo de São Tomé é estratégico para a difusão do conhecimento da história atlântica, pois sua posição geográfica privilegiada colaborou para a influência portuguesa nas costas africanas e na sua intensa relação com a América Portuguesa. Além disso, São Tomé não era apenas um ponto entre as diferentes rotas atlânticas portuguesas, mas um espaço de importante produção açucareira, um lugar de redistribuição de escravos, onde diferentes relações políticas e econômicas se forjaram.²⁵⁶

Como percebe-se São Tomé era lugar estratégico desde o “primeiro sistema atlântico” que organizou a adaptação dos portugueses aos trópicos e ao escravismo

²⁵⁵ Luís de Alencastro. Op. Cit., p. 63-70.

africano, e profunda importância na exploração da América Portuguesa. Contudo, a importância da passagem por São Thomé durante a “viagem redonda” do bergantim São José Diligente deveu-se as atividades de entreposto comercial, reparos na embarcação e resolução de questões burocráticas e administrativas.

Sobre o porto de Benguela fazia parte do cotidiano dos comerciantes de escravos que atuavam na cidade do Rio de Janeiro. Já Calabar e Bonny fogem às expectativas dos estudiosos do comércio de escravos destinado ao Rio de Janeiro. Esparsas referências a escravos vindos de Calabar na cidade do Rio de Janeiro no século XIX aparecem nos livros de batismo. Entre eles Soares cita o livro da Freguesia de São José onde constam 38 escravos identificados como calabar, sendo doze mulheres. Também na Irmandade de Santo Elesbão e Santa Efigênia da mesma cidade, freqüentada por “pretos minas” foram encontrado sete calabares.²⁵⁷

Porém, pesquisas inéditas realizadas na América do Norte têm chamado a atenção para a importância dos portos da Baía de Biafra, na atual Nigéria, como lugares expressivos de embarque de escravos para as Américas. A tabela a seguir, apresenta o fluxo dos escravos que saíam de Biafra para as Américas, tendo como base o Slavery Trade Database.

Tabela 17
Destinos de africanos embarcados na Baía de Biafra
(1626-1851)

	Chesapeake	Jamaica	Barbados	Cuba	Brasil	África	Todas as áreas
1626-1650			18,735		5,157	172	26,014
1651-1675	1,116	7,210	33,412	336	269	922	59,248
1676-1700	3,802	14,335	9,568	0	9,212	0	48,976
1701-1725	12,997	2,256	5,636	0	18,170	0	51,811
1726-1750	21,248	52,238	24,479	390	8,881	0	145,939
1751-1775	6,024	67,968	39,632	3,588	2,327	29	253,687
1776-1800		119,747	3,718	11,263	6,736	162	293,461
1801-1825		32,846	1,799	50,968	53,378	8,492	230,979
1826-1850				122,957	18,005	30,173	199,601
Totals	45,186	296,599	136,979	189,502	122,135	39,949	1,309,716

Fonte: *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* (www.slavevoyages.org). Apud: Carolyn A. Brown and Paul E. Lovejoy. “The Bight of Biafra and Slavery”. In: *Repercussions of the Trans-Atlantic Slave Trade: the interior of the Bight of Biafra and the African Diaspora*. Toronto: Africa World Press, 2010.

²⁵⁶ Cecília Guimarães. *São Tomé: uma introdução à sua história*. Programa de Mestrado. UNIRIO, 2009 (mimeo).

²⁵⁷ Mariza de Carvalho Soares, “From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro”. Toyin Falola and Matt Childs (orgs.) *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Indiana University Press. 2004. p. 236-237.

A Baía de Biafra estava separada em duas zonas comerciais pelo rio Cross: ao leste, *Velho Calabar e Camarões*, onde se comercializava escravos, marfim, óleos, pau-brasil, pimentas, entre outras mercadorias; à oeste, *Bonny e Novo Calabar*, onde se comercializava escravos e inhames.²⁵⁸ Ao longo do comércio atlântico, a Baía de Biafra tornou-se um importante espaço africano para as diferentes conexões entre a África e as Américas. Segundo Lovejoy e Richardson, a Baía de Biafra emergiu como uma importante fonte de escravos africanos para o comércio atlântico durante o século XVIII, especialmente depois de 1730. Antes disso, alguns escravos já eram exportados para as Américas, entre 1.000 e 2.000 escravos por ano. Após 1730, este número se multiplicou de forma espetacular, chegando a 15.000 em 1760 e 17.500 após 1780.²⁵⁹

Os portugueses foram os primeiros a visitar o rio Cross e iniciar práticas comerciais na Baía de Biafra. Contudo, foram os capitães e mercadores britânicos que iniciaram uma próspera sociedade com os mercadores *efik* naquela região africana ao longo do século XVIII. As demandas africanas por mercadorias atlânticas transformaram comunidades de pescadores que viviam ao longo do rio Cross no importante entreposto de Velho Calabar de mercadorias européias, asiáticas e africanas. Comerciantes desse porto ofereciam diferentes mercadorias para o mercado transatlântico como marfim, pau-brasil, óleos, pimentas, inhames e escravos.²⁶⁰ Após 1807, com a abolição da escravidão no Império Britânico, mercadores ingleses não abandonaram os negócios na baía de Biafra. Talvez, essa nova situação tenha aberto um espaço para novos e antigos parceiros interessados em comercializar escravos naquela região. Esse poderia ser o caso dos comerciantes do recôncavo do Rio de Janeiro em 1810.

É claro que é necessário muitas outras reflexões sobre os calabares no Brasil, as conexões entre o Brasil e a Baía de Biafra, bem como a vida e as relações sociais naquela região africana. Para isso, eu penso que seja necessário buscar métodos e teorias que foram especificamente aplicadas sobre o tema. Entretanto, eu não conheço nenhum historiador

²⁵⁸ Stephen D. Behrendt. A.J.H. Lathan. David Northrup. *The Diary of Antera Duke, an Eighteenth-Century African Slave Trader*. Oxford University Press, 2010, p. 100.

²⁵⁹ Paul E. Lovejoy and David Richardson. “The Slave Ports of the Bight of Biafra in the Eighteenth Century”. In Carolyn A. Brown and Paul E. Lovejoy (eds). *Repercussions of the Atlantic Slave Trade: The Interior of the Bight of the Biafra and the African Diaspora*. Africa World Press, 2010.

²⁶⁰ Stephen D. Behrendt. A.J.H. Lathan. David Northrup. *The Diary of Antera Duke, an Eighteenth-Century African Slave Trader*. Oxford University Press, 2010, p. 46-47.

brasileiro que tenha se debruçado sobre esta questão. Assim, as reflexões apresentadas neste capítulo, são provocações pioneiras para a historiografia brasileira ocupada com os estudos sobre os impactos da diáspora africana na formação da sociedade brasileira.

Para seguir tais provocações, seria necessário estabelecer um diálogo com os historiadores que ofereceram métodos para questões similares. Um interessante exemplo sobre as experiências de escravos no âmbito das conexões entre diferentes regiões das Américas e as costas africanas situa-se a biografia de Mahommah Gardo Baquaqua. Robin Law e Paul Lovejoy ofereceram uma importante contribuição sobre a vida diária dos escravos, sobretudo no que se refere as diferentes formas de ressignificação identitárias de um africano submetido a escravidão poderia realizar nas Américas. O caso de Baquaqua oferece uma interessante reflexão sobre as experiências transatlânticas. Essa biografia é uma singular representação das diferentes dimensões do mundo atlântico, pois nos revela detalhes sobre a infância de Baquaqua na África Ocidental, a sua passagem para a escravidão, a liberdade e um possível retorno para sua origem africana.²⁶¹ De acordo com Paul Lovejoy a biografia pode ser um importante recurso para a história Atlântica, pois não se trata apenas de uma história singular, mas também da representação de uma história coletiva. A biografia poderia ser um recurso ampliado na medida que fosse possível aplicar este método em diferentes situações, considerando outras perspectivas para as reflexões de Paul Lovejoy. Assim, a biografia não precisaria ser de uma pessoa especificamente, mas de uma embarcação ou de uma viagem, o que ofereceria um novo ponto de vista para questões sobre o comércio atlântico de escravos.²⁶²

A trajetória atlântica dos “príncipes” de Calabar, foco principal de Randy Sparks, pode ser percebida como uma importante contribuição para o entendimento do processo de integração dos africanos com a história do mundo atlântico. Além disso, o processo de ressignificação cultural e identitária de africanos que eram submetidos ao cativeiro, levados como escravos para as Américas, envolvendo-se em uma trajetória de trabalho e busca pela liberdade, onde se contava fugas, negociações, saudade da terra ancestral, entre outras, parece que pode ser percebido como o ponto alto da obra em questão. Segundo o autor, após a derrota na guerra africana, os “príncipes” passaram pela escravidão no Caribe, uma

²⁶¹ Robin Law and Paul Lovejoy. *The biography of Mahommah Baquaqua: his passage from slavery to freedom in Africa and America*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2007.

fuga para os Estados Unidos, a ajuda de missionários metodistas em missão que lhes renderam a passagem pela Inglaterra, até o retorno para à África quando já eram adultos.²⁶³

A obra de Sparks oferece informações valiosas, mas tem uma natureza literária, o que implica em problemas estruturais no que se refere à organização das sociedades que existiam na Baía de Biafra. Essa advertência torna-se importante por conta da ausência de uma extensa biografia sobre o assunto disponível em português, o que pode provocar em problemas interpretativos, dado uma possível distração do interessado sobre o tema.²⁶⁴ A obra que melhor nos oferece um panorama da história e da sociedade na Baía de Biafra e as diferentes conexões no âmbito da diáspora africana naquela região é o valioso trabalho de Stephen D. Behrendt; A.J.H. Lathan e David Northrup.²⁶⁵

Esses autores contextualizaram o diário de um mercador de escravos do Velho Calabar e suas relações com os negociantes ingleses. Antera Duke, assim como o seu pai e o seu avô era uma comerciante de escravos e aprendeu a se comunicar em inglês com os comerciantes britânicos, o que o levou a escrever o seu diário, conservado por anos em uma biblioteca, até que fora publicado na década de 1950 e recentemente analisado de forma contextualizada pelos autores em questão. Assim, o diário de Duke Antera é a mais extensiva fonte histórica sobre a história pré-colonial de Velho Calabar preservada até os dias atuais. Antera fazia parte de uma linhagem de comerciantes *efik* que emergiram no comércio atlântico ainda durante o século XVII. Entre outras questões, seria importante afirmar que não havia uma organização nobiliárquica naquela região, assim como o ocidente compreende.²⁶⁶ As linhagens baseavam em uma definição comercial, portanto, Sparks incorreu em uma grave confusão ao definir os seu dois principais personagens como “príncipes” de Calabar.²⁶⁷

²⁶² Paul Lovejoy, *Biography as source material: towards a biographical archive of enslaved Africans*, in Robin Law, ed., *Source Material for Studing the Slave Trade and the African Diaspora*. (Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1997): 119-40.

²⁶³ Randy J. Sparks. *The two princes of Calabar: na eighteenth-century Atlantic odyssey*. Havard University Press, 2004.

²⁶⁴ Eu vivenciei esse problema, pois a obra de Sparks, por algum tempo foi a única fonte de informação sobre Calabar que eu obtive acesso. Essa limitação, por algum tempo, me provocou uma longa confusão sobre a história, a cultura e a sociedade da região. Agradeço ao Prof. Paul Lovejoy pela rica contribuição ao conversar comigo sobre Calabar, Biafra e a disponibilização de bibliografia sobre o tema.

²⁶⁵ Stephen D. Behrendt. A.J.H. Lathan. David Northrup. *The Diary of Antera Duke, an Eighteenth-Century African Slave Trader*. Oxford University Press, 2010.

²⁶⁶ Stephen D. Behrendt. A.J.H. Lathan. David Northrup. *The Diary of Antera Duke, an Eighteenth-Century African Slave Trader*. Oxford University Press, 2010.

²⁶⁷ Randy J. Sparks. *The two princes of Calabar: na eighteenth-century Atlantic odyssey*. Havard University Press, 2004.

Para Paul Lovejoy e David Richardson, Bonny tinha uma péssima reputação, por conta de seus pântanos infestados de mosquito, de doenças contagiosas e da umidade do ar, levando-a a ser conhecida como um “grande e horroroso buraco”. Porém, durante o século XVIII Bonny tornou-se a principal referência comercial da Baía de Biafra, haja vista o crescimento e a consolidação das autoridades reais da “nova cidade”. O uso dessas autoridades estatais possibilitou que os acordos de créditos com os ingleses passassem a ser mais efetivos do que os realizados com os seus rivais próximos como o “Velho Calabar”. A falta de uma autoridade política centralizada, nos moldes da monarquia de Bonny, dificultou a negociação baseada na proteção e na concessão de créditos.²⁶⁸

Embora fossem área de influência comercial da Inglaterra Calabar e Bonny não foram colônias, o que facilitou as atividades de exportação de escravos para as Américas em contrapartida ao consumo de mercadorias vendidas pelos mercadores ingleses. Contudo, a velha Calabar teve dificuldades para a obtenção de créditos ingleses para o seu comércio, o que criou grandes dificuldades para o crescimento de seus negócios. A ausência de crédito obrigava que as vendas tivessem por base apenas as cargas dos navios, limitando o volume de negócios à capacidade de carregamento das embarcações. Em contrapartida, os negociantes da nova Calabar, além do poder centralizado eram hábeis negociantes, usando não apenas as mercadorias em estoque, mas também a “promessa de lucros futuros” para a obtenção de créditos, o que possibilitava o financiamento de novas formas de manutenção do poder e da multiplicação das mercadorias que poderiam ser comercializadas posteriormente.

A segurança de créditos dependia de acordos pessoais entre os mercadores ingleses e os comerciantes de Bonny. Apesar de sua má reputação, Bonny estava preparado para atingir uma posição predominante na baía de Biafra. Para os ingleses que freqüentavam, o porto era importante saber que haveria mercadoria à disposição. Entretanto não foi apenas a disponibilidade de escravos que assegurou o poder econômico de Bonny nos arredores da baía de Biafra, mas sua capacidade de acumular créditos, ultrapassar seus próprios limites geográficos e ambientais desfavoráveis, bem como a possibilidade de oferecer boas condições para o comércio, como suprimentos para a “carga de escravos”

²⁶⁸ Paul Lovejoy e David Richardson. “This horrid hole: royal authority commerce and credit at Bonny, 1690-1840. In: *Journal of African History*, 45, p. 363-394. Reino Unido: Cambridge University Press, 2004.

comercializada.²⁶⁹ Nesse suprimento, pelos negócios realizados com a carga do bergantim São José estava incluída a farinha.

De acordo com Douglas Chambers, cerca de 1,7 milhões de pessoas foram transportadas da baía de Biafra por todo o curso do comércio escravista atlântico, sendo que a grande maioria a partir do início do século XVIII. Dali foram enviados para a América Inglesa, embora um grande número também tenha sido remetido para Santo Domingos e Cuba. Dentre os escravos embarcados na Baía de Biafra estavam igbos, calabares, mokos. Ainda segundo esse historiador, os povos igbos constituíram um dos povos mais atingidos pelo comércio transatlântico.²⁷⁰ Apenas uma minoria dos africanos exportados pela Baía de Biafra veio para o Brasil. Isso faz da viagem aqui descrita um caso extremamente interessante de ser analisado já que apesar de minoritária tanto a rota quanto a estratégia da “viagem redonda” se mostraram bastante lucrativas como indica o desembarque no Rio de Janeiro de 272 escravos trazidos “por encomenda ou aleatoriamente”.

Calabar não era uma colônia portuguesa. Era uma região independente, de influência inglesa. Muitas mercadorias inglesas utilizadas no comércio de escravos circulavam por aquela região. Segundo Sparks, o comércio de armas de fogo inglesas davam desproporção nas lutas entre os grupos locais que disputavam espaço e poder naquela região, sendo esse comércio conhecido entre os mercadores ingleses e os grupos dirigentes no Novo Calabar. Da mesma forma Lovejoy e Richardson acentuaram que as relações entre ingleses e o Calabar giravam em torno das “novas modalidades de crédito” que mediavam o comércio na região. Além disso, as constantes guerras eram um fator determinante para a contínua reprodução da oferta de escravos, bem como a necessidade de gêneros de difícil perecimento que serviriam para alimentar tropas e prisioneiros de guerras escravizados e que seriam enviados para as Américas.

Embora os motivos que levaram esses comerciantes do Rio de Janeiro escolher o porto de Calabar não fique claro nas fontes encontradas uma das hipóteses é que o motivo esteja associado à oferta dessas mercadorias inglesas que, além dos escravos, também interessavam aos comerciantes fluminenses, haja vista que algumas mercadorias que os ingleses vendiam aos mercadores do Novo Calabar na guerra contra os residentes do Velho

²⁶⁹ Paul Lovejoy e David Richardson. “This horrid hole: royal authority commerce and credit at Bonny, 1690-1840. In: *Journal of African History*, 45, p. 363-394. Reino Unido: Cambridge University Press, 2004.

²⁷⁰ Douglas B. Chambers. “Tracing Igbo into the African Diaspora”. In: Paul Lovejoy. *Identity in the shadow of slavery*. Nova York: Paul Lovejoy Press, 2000.

Calabar também foram adquiridas pelos comerciantes do recôncavo na parte final da “viagem redonda” que estamos estudando:²⁷¹ centenas de peças de chitas, lenços e outros panos, outras centenas de tesouras, “lindezas”, barras de ferro, maços de coral, barris de chumbo, navalhas, facas e facões foram trazidos da costa africana. Além disso, mesmo não constando no despacho feito em São Tomé inventariando a carga do São José Diligente houve também a importação para o Brasil de pistolas, canhões e pólvora adquiridos no porto de Calabar.²⁷²

5. O bergantim São José Diligente e suas viagens atlânticas

Não se pretende desconstruir as hipóteses consagradas pela historiografia brasileira, sobretudo porque uma análise mais apurada do códice 242 reafirma os padrões que levaram a elaboração das hipóteses das rotas gerais, já bem analisadas por Manolo Florentino em seu livro *Em costas negras*. Entretanto, penso que seja possível utilizar mais a micro-história para, reduzindo a escala dos desembarques de escravos ocorridos no Rio de Janeiro no ano de 1810²⁷³, identificar e descrever as condições da viagem realizada pelo bergantim São José Diligente naquele ano. A listagem dessas viagens aparece no já famoso códice 242 do Arquivo Nacional estudado por Florentino e incorporado ao Slave Trade Database. Passo agora a informar essas três fontes separadamente:

²⁷¹ Randy J. Sparks. *The two princes of Calabar: na eighteenth-century Atlantic odyssey*. Harvard University Press, 2004.

²⁷² **Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho (Anexos). Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830.**

²⁷³ Para detalhes sobre as flutuações das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro entre 1796 e 1830, com especificações para o ano de 1810, ver: Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 44-51.

Tabela 18
Viagens entre o Rio de Janeiro e a Costa Africana
1795-1811

Portos Africanos	Viagens	Percentual
Angola	165	44.0
Benguela	160	42.6
Cabinda	11	2.9
Ilha de São Thomé	5	1.3
Calabar/Bony	5	1.3
Costa da Mina	3	0.8
Moçambique	15	3.9
Não Identificado	11	2.9
Total	375	100

Fonte: Arquivo Nacional. Diversos. Códice 242. Rio de Janeiro, 1795-1811.

As cinco viagens entre a Costa brasileira e Calabar/Bony concentrava-se durante 1809 a 1811. Uma análise sobre os detalhes dessas viagens percebe-se uma heterogeneidade, pois foram cinco embarcações, senhores e capitães diferentes. Nessas cinco viagens foram desembarcados 1.616 escravos oriundos da Baía de Biafra desembarcados no Rio de Janeiro. Essa heterogeneidade aponta para uma rota minoritária alternativa que possibilitava a diversificação dos negócios, deflagrando o interesse de diferentes comerciantes proprietários de embarcações, seus sócios e os capitães por eles contratados.²⁷⁴

A maioria das procedências centro-africanas que foi apontada no capítulo 2 ganha destaque nessa listagem. Seguindo uma lógica simples, como o maior número de viagens comerciais traziam escravos da África Centro-Occidental, logo a demografia da escravaria da cidade e do Rio de Janeiro constituía-se de escravos que vinham de Angola, leia-se Luanda e Benguela. Causa estranheza nesses números a ausência de embarques nos portos ao norte do Rio Congo, especialmente Cabinda já que escravos chamados “congós” e “cabindas” eram numerosos na cidade neste período.²⁷⁵

Diante dessas inúmeras indicações sobre a complexidade atlântica, seria mais conveniente abandonar as idéias de rotas bilaterais e de exportação de mercadorias em troca

²⁷⁴ Arquivo Nacional. *Códice 242 (Diversos)*, p. 63 e 183.

²⁷⁵ Sobre o comércio de escravos entre o Rio de Janeiro e o porto de Cabinda ver Ana Flavia Cicchelli Pires. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: Uff, 2006.

de escravos para pensar em rotas múltiplas e trocas diversificadas. Assim, as estreitas relações entre a Bahia e a África Ocidental e o Rio de Janeiro e a África Centro-Ocidental devem ser vistas como rotas majoritárias que são acompanhadas por uma vasta rede de outras rotas menores, com percursos alternativos variados e que com capitais reunidos a partir de expedientes como pequenas sociedades, encomendas, etc reúnem recursos para negociar uma grande variedade de mercadorias. Tal estratégia foi identificada na viagem do São José Diligente mas quase certamente também pode ter sido usada por outros pequenos comerciantes do Rio de Janeiro que freqüentavam outros portos como os da Costa da Mina, outra rota minoritária na cidade do Rio de Janeiro.

Entre as muitas diferentes embarcações utilizadas no comércio atlântico de escravos destacava-se os galeras, as sumacas, as corvetas, os bergantins. De um modo geral, era necessário contar com embarcações que somassem segurança e rapidez, de forma que fosse possível potencializar os lucros e minimizar as perdas. Assim, não se pode deixar de lembrar que o comércio atlântico tinha na importação de escravos a sua principal fonte de renda, mas também era composto por uma intensa atividade de cabotagem, como a importação e a exportação de gêneros alimentícios, mercadorias, têxteis, utensílios, armas, entre outros. Desta forma, as embarcações utilizadas precisavam oferecer segurança para todos os envolvidos naquele processo como proprietários, comerciantes, capitães, marinheiros, entre outros. O bergantim era uma embarcação tipo galé de um a dois mastros e velas redondas, ou latinas. Normalmente também tinha remos de emergência. Nem sempre seus proprietário subiam a bordo para as viagens, o que com freqüência ficava a cargo de um capitão, se possível experiente e de confiança, o que nem sempre acontecia, que não apenas conduzia a embarcação mas era também encarregado do comércio. Geralmente tinha uma tripulação formada entre 20 e 30 marinheiros, além de um ou mais barbeiros, responsáveis pela saúde daqueles que estavam a bordo, inclusive os escravos.²⁷⁶

A “viagem redonda” do bergantim São José Diligente iniciou-se no dia 01 de setembro de 1810, aportou em Calabar em 25 de outubro e chegou no Rio de Janeiro no dia 17 de dezembro do mesmo ano, totalizando 101 dias entre o início e o fim da viagem. Entretanto, muitas vezes a viagem poderia demorar um tempo muito maior, pois nem sempre transcorria da forma que era planejada. Além disso, a viagem também dependia das

demandas dos mercados africanos pelas mercadorias levadas nas embarcações que saíam do Brasil, bem como da flutuação da oferta de escravos que vinham do interior para o litoral do continente africano. Com o apoio do *Trans-Atlantic Slavery Trade Database* foi possível mapear as viagens realizadas pelo bergantim São José Diligente entre 1799 e 1810, identificando o nome dos proprietários, dos capitães contratados para sua condução, o número de tripulantes, a quantidade de escravos embarcados na África e desembarcados nas Américas e, sobretudo, as suas rotas comerciais. Mesmo que esses dados não possam representar a totalidade dos lugares por onde o bergantim São José Diligente teria passado, é possível depreender desses dados a complexidade dessas viagens. Mais uma vez, intenciona-se problematizar errônea imagem das rotas bilaterais. Ao reduzir a escala de todas as viagens entre a África e as Américas para as viagens realizadas pelo bergantim São José, utilizado para levar a farinha do recôncavo da Guanabara para Benguela e Calabar, pretende-se identificar uma outra dimensão para as complexidades das viagens atlânticas entre o Rio de Janeiro e as costas africanas.

Apresento abaixo a lista dos bergantins denominados “São José Diligente” que aparecem no *Trans-Atlantic Slavery Trade Database*. Foram encontradas doze referências sendo nove delas da Bahia para a Costa da Mina, no bergantim de propriedade de Francisco José de Brito. As outras três, dentre elas o caso aqui analisado, tem identificação mais difícil porque não aparece a indicação do nome do proprietário, deixando então a dúvida de que se seria, ou não, a mesma embarcação. A primeira do Rio para Benguela, em 1805, sob o comando do capitão Francisco Joaquim dos Santos; a segunda novamente da Bahia para a Costa da Mina com outro proprietário, o senhor Domingos José de Almeida Lima; e a terceira do Rio para Bonny/São Thomé, em 1810, sem informação sobre o proprietário da embarcação capitaneada por Antônio Caetano Firme. Assim sendo, como embarcações homônimas eram comuns, é possível que se trate aqui de pelo menos duas diferentes embarcações, uma sediada na Bahia e outra no Rio de Janeiro, ou que a mesma tenha sido vendida, o que para efeitos da análise aqui desenvolvida é irrelevante já que o capítulo enfoca apenas a viagem de 1810.

²⁷⁶ Fernando Gomes Pedrosa. *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1139-1499*. Lisboa, 1997. Ver também: Jaime Rodrigues. *Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Quadro 4
Viagens de embarcações denominadas Bergantim São José Diligente
(1799-1810)

Ano	Portos	Portos na África	Proprietário	Capitão	Embarcados	Desembarcados	N.º identificação
1799	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	Não informado	271	251	51.316
1800	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	Não informado	271	251	51.321
1800	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	Não informado	271	251	51.351
1801	Bahia	Costa da Mina/ Baía do Benin	Francisco José de Brito	Não informado	390	353	47.371
1803	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	Matias Raposo Ferreira	223	221	51.374
1804	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	Matias Raposo Ferreira	241	230	51.400
1805	Rio	Benguela	Não informado	Francisco Joaquim dos Santos	305	284	19.208
1806	Bahia	Lagos/ Onin/ Ilha de Príncipe	Francisco José de Brito	Não informado	175	159	51.424
1807	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Francisco José de Brito	José Justiniano de Vasconcelos	257	254	51.478
1807	Bahia	S.Thomé/ Príncipe e Baía de Biafra	Francisco José de Brito	Não informado	390	353	51.500
1809	Bahia	Costa da Mina / Baía do Benin	Domingos José de Almeida Lima	Bento Francisco de Carvalho	266	264	51.515
1810	Rio	Bonny/ São Thomé	Não informado	Antônio Caetano Firme	277	257	19.364

Fonte: *Trans-Atlantic Slavery Trade Database*

No ano de 1810, o bergantim foi adquirido por seus proprietários fluminenses, Manoel Antônio Coelho e José Reginaldo de Mello e Velho que não constam nas informações do STDB. Os novos proprietários do bergantim, tinham contatos para vender farinha em Calabar e realizar fretes para Benguela. Somando-se às encomendas de escravos que receberam antes mesmo da viagem, além das possibilidades de vender aleatoriamente tantos outros escravos no Brasil, essa viagem representava uma forte chance de multiplicação dos investimentos realizados com a certeza do recolhimento de altos lucros.

De acordo com o *Trans-Atlantic Slavery Trade Database* não seria possível identificar a passagem do Bergantim São José Diligente em Benguela na viagem de 1810.

Essa informação só foi possível por conta da morte de José Reginaldo de Mello e Velho durante a viagem. Com isso, o tutor de seus herdeiros e seu sócio protagonizaram uma longa disputa judicial que, anexada ao seu inventário, permitiu o conhecimento de todas as escalas feitas pelo bergantim durante a viagem.

O *Trans-Atlantic Slavery Trade Database* é um grande inventário disponibilizado na Internet que tratou da quantificação de informações generalizadas, cujos dados muitas vezes sofreram aproximações que podem não representar a realidade dos fatos que se pretende estudar através dela. Um exemplo disso, são as três viagens realizadas em 1799 e 1800 (uma no início e outra no fim do ano) que apresentam os mesmos números de escravos embarcados e a mesma percentagem de mortalidade dos escravos traficados naquelas ocasiões. Salvo uma rara exceção, os números apresentados pelo Slavery Trade Database precisam ser utilizados sob cautela quando se trata de estudos mais específicos. Contudo, não se pode questionar o trabalho desenvolvido por esse poderoso projeto, pois mesmo que não atenda a todas as demandas de pesquisa, também é inquestionável sua importância mundial para os estudos da escravidão.

Ao observar uma análise mais cuidadosa do Quadro 4, associando-se às informações adquiridas ao longo das pesquisas nas outras fontes já detalhadas em tabelas anteriores, é possível reiterar que as confluências atlânticas não tinham simetrias em suas formas. As grandes rotas atlânticas eram forjadas de acordo com as demandas de cada viagem suscitadas pelos diversos interesses dos muitos agentes envolvidos nas costas brasileira e africanas. Desta forma, os mecanismos do comércio atlântico de escravos se multiplicavam e, para o seu entendimento, precisa-se levar em consideração os diferentes sistemas de crédito, as diferentes realidades africanas que atendiam as muitas demandas por escravos no litoral da África e, principalmente, as muitas possibilidades que os traficantes brasileiros e portugueses utilizavam para adquirir a quantidade necessária de escravos para abastecer os mercados nas Américas. Assim, considerar as diferentes mercadorias que recebiam demanda pelos mercados africanos precisam ser melhor analisadas. Assim, além da cana de açúcar, do tabaco e da geribita, apresento a farinha do recôncavo do Rio de Janeiro para ser melhor analisada pela historiografia.

CONCLUSÃO

A diáspora africana não pode ser um assunto limitado e circunscrito ao litoral da África e aos grandes centros urbanos e de produção agro-exportadora das Américas. Não se pode conceber qualquer pesquisa sobre os desdobramentos do tráfico de escravos africanos de forma isolada e sem conexões capazes de ajudar a compreender as diferentes formas de fazer a ressignificação cultural e identitária das Américas. Um estudo sobre as identidades africanas e as conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara procura preencher uma lacuna e provocar um debate sobre as influências recíprocas entre as Américas e a África que, muitas vezes, são melhor compreendidas através de rotas alternativas e minoritárias quanto ao número de escravos desembarcados nos diferentes portos espalhados pelo Brasil. Na maioria da vezes, essas rotas não eram apenas bilaterais e funcionalistas. As complexidades e as conexões no âmbito do mundo atlântico ainda carecem de muitas reflexões para serem alcançadas em sua totalidade. No entanto, nesse trabalho um importante passo foi dado nessa direção.

O Recôncavo do Rio de Janeiro foi uma região de grande produção de alimentos onde destacava-se um grande número de engenhos. Na maioria dos casos, esses engenhos produziam muito mais farinha do que açúcar, ou aguardente. Em princípio seria fácil imaginar uma grande quantidade de farinha sendo produzida em função do abastecimento do Recôncavo e da cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, as freguesias guanabarinas não eram subservientes aos impactos da fluidez do mundo atlântico. Pelo contrário, era um lugar onde a demanda de escravos absorvia mão-de-obra escrava africana de acordo com as ofertas do tráfico de almas que se fazia presente na cidade do Rio de Janeiro. Além disso, participava da lógica atlântica oferecendo mercadorias diversas, entre elas a farinha de mandioca, consumida pelas tripulações das embarcações que faziam a travessia do oceano Atlântico, bem como vendida em portos africanos como Benguela, Luanda, Calabar, entre outros que precisam ser melhor pesquisados.

Entre as propriedades do recôncavo estudadas através de inventários *pos mortem* mais de 70% produzia farinha de mandioca, o que justificava a concentração de escravos africanos nessas lavouras. Porém, outra importante concentração de escravos foi encontrada nos serviços de transporte, como carreiros, tropeiros e barqueiros. Após uma minuciosa

investigação tendo com base os inventários, a lógica econômica das freguesias rurais do recôncavo começa a ser desvelada. Os senhores de escravos que tinham pequena produção, exploravam o trabalho dos escravos nas lavouras de mandioca e nos engenhos de farinha e, posteriormente, negociavam sua produção com outros senhores da região. Aqueles com negócios de maior envergadura acumulavam a farinha de mandioca dos pequenos senhores e somavam com o que se produziam nas suas propriedades. Normalmente, essas propriedades maiores estavam localizadas próximas de rios que desembocavam na baía de Guanabara, servindo como vias de escoamento da produção para a cidade do Rio de Janeiro.

Se comparadas aos grandes centros de exportação as escravarias do Recôncavo do Rio de Janeiro eram pequenas. Contudo, durante o período estudado, eram formadas por um expressivo número de escravos procedentes da África Central. Mas essa aparente homogeneidade é logo desmistificada pela grande diversidade de procedências e ofícios encontrados entre esses africanos. Além disso, havia um número cada vez maior de “crioulos”. O filhos de escravas africanas da Freguesia de Santo Antônio da Jacutinga eram geralmente batizados na paróquia, como mostrou o livro do período entre 1790 e 1809. Assim, africanos e crioulos conviviam e formavam escravarias marcadas pela diversidade, pelos laços de solidariedade e pelas alianças cotidianas estabelecidas pela formação de famílias escravas. Uma outra característica dos escravos das freguesias guanabarinhas era o número de escravos doentes e mutilados. Muitos desses escravos eram oriundos das negociações realizadas no Mercado do Valongo, na cidade do Rio de Janeiro, onde os africanos doentes e mutilados eram vendidos a preços baixos, como refugo.

As identidades eram estabelecidas através de uma forte ressignificação de signos africanos que eram mantidos e transformados pelas pessoas que viviam sob a égide do cativo. Essas ressignificações ganhavam maiores proporções quando se davam entre representantes de culturas díspares que se encontravam através dos indivíduos que eram forçados a emigrar de sua terra para as Américas. Esse quadro entre os africanos do Recôncavo do Rio de Janeiro levou à concepção de um mosaico de nações africanas que se organizavam sob o regime escravista. Estabelecidos numa chamada “região de passagem” conviviam com as assimetrias sociais, transitavam entre diferentes lugares e interagiam com pessoas que vinham de lugares diversos, inclusive muitos estrangeiros, fossem eles viajantes eruditos ou barqueiros, habituados ao mundo urbano. As identidades africanas

estavam sendo ressignificadas de forma agressiva no cotidiano das freguesias do Recôncavo da Guanabara durante um período de grande abastecimento de escravos africanos na cidade do Rio de Janeiro.

As inúmeras características das identidades escravas no Recôncavo do Rio de Janeiro ganhavam um sentido ainda mais peculiar quando o olhar de pesquisador voltou-se para os marinheiros, remadores e mestres de embarcações que trabalhavam na baía da Guanabara e nas diferentes bacias hidrográficas do Recôncavo. Entre os remadores e mestres de embarcações concentravam um grande número de africanos, formando uma absoluta maioria, com destaque para os procedentes de Benguela, Cabinda e Moçambique. Esses eram representantes dos lugares africanos que mais embarcavam escravos nas primeiras décadas do século XIX. Além disso, os cabindas eram hábeis navegadores de mar e de rio na África, um importante indício das ressignificações recíprocas das identidades atlânticas que se davam durante esse processo. Os remadores e mestres de embarcações da Guanabara não eram apenas africanos, muitos deles eram nascido no Brasil, como os crioulos, outros tantos eram estrangeiros não africanos, procedentes de diferentes regiões da Europa e do mundo como Inglaterra, Portugal, Espanha, Itália, Turquia, Uruguai, Áustria. Era comum a convivência de escravos africanos, crioulos, livres libertos e estrangeiros na mesma embarcação. Muitos mestres de embarcações eram escravos, entre eles a maioria era de africanos. Os mosaicos não eram formados apenas pelas identidades escravas, mas refaziam quotidianamente uma atmosfera cosmopolita que poderia ser tão ou mais diversificada que a das ruas da cidade do Rio de Janeiro.

As matrículas revelaram também grande diversidade entre as embarcações, com destaque para os “botes de quitanda”, pequenos barcos onde os “remadores quitandeiros” ofereciam mercadorias para as moradias ribeirinhas, das margens da baía e para as tripulações embarcadas espalhadas pela baía da Guanabara. Em contraste com as ruas da cidade onde predominavam as mulheres quitandeira, nas águas, nos barcos de quitanda só trabalhavam homens: as águas da baía, assim como o mar, era uma prerrogativa do gênero masculino. A documentação referente às embarcações também revelaram uma grande quantidade de portos e ancoradouros, não somente no Recôncavo, mas também ao longo do litoral da cidade do Rio de Janeiro, revelando redes de comunicação através das águas que conectavam diferentes freguesias urbanas e rurais da Corte e do seu entorno.

As conexões do Recôncavo chegavam a diversas localidades da cidade, do interior e do Atlântico. O caso da Fazenda Quifonge trouxe à luz um cotidiano de trabalho e de tensões que incluía senhores, libertos e escravos. Um caminho que cortava aquela fazenda era mais que um espaço de conexão e de escoamento de mercadorias que eram produzidas em algum lugar do Recôncavo e que deveria ser encaminhada para a cidade. Aquele caminho era uma representação dos “valores imemoriais” africanos que tinham sido ressignificados por todos os agentes daquela sociedade. Mesmo sem um documento escrito que garantisse o uso do caminho, as pessoas tinham o sentimento do direito de passar pelo caminho da Fazenda Quifonge. Aquele era uma tensão entre o direito formal de um “novo proprietário” que queira se impor ao “costume cotidiano”, reconhecido por todos e multiplicado pela oralidade, e o direito costumeiro que garantia o uso do caminho a todos os moradores da freguesia de Suruí. Eram essas relações costumeiras que permitiam as conexões e davam espaço para a diversidade de identidade, e também um espaço de re-significação.

A farinha produzida no recôncavo não encontrava limites nos mercados cariocas, chegando aos mais distantes mercados atlânticos. O caso do senhor José Reginaldo de Melo e Velho oferece detalhes sobre essas conexões ampliadas. Após comprar a farinha de pequenos e médios produtores das freguesias guanabarinas, associou-se a um mercador de grosso trato no Rio de Janeiro, adquiriu uma parte na sociedade do bergantim São José Diligente e implementou um negócio que se concretizou através de uma “viagem redonda” à costa da África para vender farinha e comprar escravos. Tal viagem começou no Rio de Janeiro de onde o bergantim partiu com destino a Benguela, depois Calabar, passando ainda pela Ilha de São Tomé, antes de retornar para o Rio de Janeiro.

A “viagem redonda” do bergantim São José Diligente permite romper definitivamente com a idéia das rotas bilaterais. As viagens atlânticas que envolviam a compra e venda de escravos não eram realizadas de forma sistemática e engessada. Os movimentos no âmbito do mundo atlântico eram muito mais extensos e variados do que os historiadores vêm presumindo. Todas as viagens incluíam conexões diversas, paradas em diferentes portos, compra e venda de mercadorias variadas, entre elas os escravos, o açúcar, o aguardente, o tabaco, mas também a farinha e muitas outras miudezas que constavam nas listas do bergantim São José Diligente.

Nessa perspectiva, a farinha não pode ser vista de forma casual, mas acompanhada com atenção, precisa se reconhecer como mercadoria alternativa adequada às necessidades impostas pelo comércio atlântico de escravos desde os remotos tempos coloniais até o século XIX. Além de servir como “alimento de guerra” para as tropas envolvidas nas mais variadas disputas bélicas que marcaram o continente africano, a farinha também era uma atividade econômica que exigia menos investimentos do que o aguardente, o açúcar e o tabaco, razão para a propagação dos engenhos de farinha no Recôncavo do Rio de Janeiro durante o século XVIII. No caso da “viagem redonda”, a farinha facilitava ainda mais os lucros, a medida que era comprada a baixos preços de pequenos comerciantes que não tinham muita produção para negociar um bom preço ou ganhar melhores lucros na venda de grandes quantidades. Havia uma concentração das mercadorias nas mãos dos grandes comerciantes, sem falar do trabalho de muitos atravessadores.

Não apenas a farinha era alternativa. A própria viagem era alternativa, um exemplo das rotas minoritárias que serviam como opção para aqueles comerciantes que desejavam fugir do poder de competição dos grandes mercadores do Rio de Janeiro e de Angola. Entregar mercadorias em Benguela, parecia ser uma opção interessante. Benguela tinha uma corrente marítima já conhecida por todos as embarcações que saíam do Rio de Janeiro em direção a África, mas prosseguir viagem de Benguela para Calabar envolvia correntes mais difíceis, mas que podiam oferecer de lucros mais altos e acesso a novos mercados atlânticos, tanto para venda da farinha quanto para a compra de escravos. A parada para questões burocráticas e reparos nas embarcações em São Tomé contribuía para o sucesso da empreitada, pois permitia descanso e reorganização para um retorno sem percalços.

No caso do São José Diligente, o senhor José Reginaldo de Mello e Velho comprava a farinha dos produtores, era co-proprietário de uma embarcação e nela faziam negócios com sua farinha na costa africana sendo, portanto, exemplo de *entrepeneur* atlântico alternativo aos negociantes de grosso, já bastante estudados. O bergantim desembarcou 272 escravos no porto do Rio de Janeiro que de pronto negociados. Muitos foram entregues por encomenda, pois já haviam sido prometidos antes mesmo da viagem. Os demais encontraram compradores dispostos a “pagar um preço a vista” ou foram vendidos “a prazo”, garantindo o grande sucesso da viagem, só comprometido pelo falecimento de um de seus proprietários.

O comércio atlântico era muito vantajoso para os mercadores de grosso trato. Isso era notório na sociedade colonial e, depois na Corte. Os comerciantes do Recôncavo sabiam disso e buscavam na farinha uma forma de se inserir nesse negócio. As rotas minoritárias também ofereciam boas possibilidades, pois permitiam escapar das disputas comerciais com negociantes que tinham maiores capitais para investir em suas atividades. A “viagem redonda” era uma importante iniciativa de proprietários que não tinham as mesmas condições econômicas de comerciantes dos grandes centros comerciais. Também era uma iniciativa onde seus protagonistas tinham consciência das potencialidades dos negócios atlânticos, considerando suas complexidades e suas possibilidades de transformar modestos investimentos em importantes lucros.

A presença africana foi uma constante nas freguesias do Recôncavo da Guanabara e uma pista para investigar as suas conexões com o comércio. Não se tratava de uma escravaria velha e sem valor, mas escravos negociados de acordo com as flutuações dos mercados cariocas que eram influenciados pelas viagens atlânticas e financiados pela produção local de farinha e não por recursos financeiros de grandes ou comerciantes da cidade do Rio de Janeiro. Assim, com certa tranquilidade, é possível afirmar que nenhuma história pode ser escrita de forma isolada, toda história está sempre conectada com muitas outras histórias, mesmo as mais distantes como o oceano que separa os produtores de farinha do recôncavo da Guanabara e os comerciantes de escravos dos portos da baía de Biafra.

FONTES

1 - Arquivo Nacional

1.1 - CÓDICES

- Registro das matrículas de escravos e das embarcações utilizadas na Baía da Guanabara – Códice 413 – (1829-1832)
- Registro das embarcações empregadas em viagens para a Costa da África – Códice 242 – (1790-1830)
- Registro de Saídas de Tropas com escravos do Mercado Carioca para regiões interioranas – Códice 425 – (1812-1833)
- Registro de Tropeiros vindos do interior com tropas em geral e guias de registros – Códice 419 – (1829-1830)
- Registro de Tropeiros vindos de várias localidades – Códice 421 – (1809-1831)
- Lançamento de Atestados e remessas de escravos para várias localidades – Códice 424 – (1826-1833)
- Despacho de escravos para várias localidades – Códice 425 – (1822-1833)
- Relação de pessoas que apresentam escravos vindos do interior, mostrando passaportes e guias – Códice 426 – (1835-1842)
- Ilha de São Tomé – Série Marinha. Ministério/Secretaria de Estado. B2 – XM – 787.

1.2 - INVENTÁRIOS

45. Ana Luiza Angélica. Juízo de órfãos. Maço: 106. Processo: 2002. Freguesia de N. S. Pilar (1803-1820).
46. Anastácio de Jesus Duarte e Mariana de Jesus. Juízo de órfãos. Maço: 464. Processo: 8881. Freguesia de N. S. Pilar (1813-1820)
47. Ana Maria da Conceição. Juízo de órfãos. Caixa: 3617. Processo: 92. Freguesia de N. S. Pilar (1795)
48. João Lopes. Juízo de órfãos. Maço: 282. Processo: 5262. Freguesia de N. S. Pilar (1794)
49. Gertrude Maria de Jesus. Juízo de órfãos. Caixa: 3615. Processo: 221. Freguesia de N. S. Pilar (1819-1821)
50. Francisco José Carneiro. Juízo de órfãos. Maço: 439. Processo: 8455. Freguesia de N. S. Pilar (1819)
51. Ana Maria de Jesus. Juízo de órfãos. Caixa: 3623. Processo: 21. Freguesia de N. S. Pilar (1794)
52. João Correia de Barros. Juízo de órfãos. Maço: 308. Processo: 5621. Freguesia de N. S. Pilar (1803-1805)
53. Gertrude Maria dos Anjos. Juízo de órfãos. Caixa: 1130. Processo: 9622. Freguesia de N. S. Pilar (1814-1822)

54. Ana Muros. Juízo de órfãos. Caixa: 867. Processo: 2239. Freguesia de N. S. Pilar (1808)
55. Maria Joaquina Ferreira Barbosa. Juízo de Fora. Maço: 576. Processo: 9690. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1810)
56. Manuel Antônio de Brito. Juízo de Órfãos. Caixa: 1134. Processo: 9292. Freguesia de N. S. Pilar (1806)
57. Rosa Maria Maciel. Juízo de Fora. Caixa: 2298. Processo: 2428. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1783)
58. Maria Bernarda. Juízo de Órfãos. Caixa: 1106. Processo: 4170. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1809)
59. Manoel Monteiro de Castro. Juízo de Órfãos. Caixa: 3635. Processo: 10. Freguesia de N. S. Pilar (1807)
60. Maria da Conceição. Juízo de Órfãos. Maço: 485. Processo: 935. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1789)
61. Maria Antonia do Espírito Santo. Juízo de Órfãos. Maço: 478. Processo: 9213. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1795)
62. Manoel Pereira Barreto. Juízo de Órfãos. Maço: 464. Processo: 8875. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1813-1817)
63. Felícia Joaquina do Espírito Santo. Juízo de Órfãos. Maço: 357. Processo: 6274. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1812)
64. José de Melo. Juízo de órfãos. Maço: 471. Processo: 9002. Freguesia de N. S. Pilar (1805-1807)
65. Bernarda Maria de Jesus. Juízo de Órfãos. Caixa: 3619. Processo: 63. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1801)
66. Manoel Gonçalves Coelho. Juízo de órfãos. Maço: 459. Processo: 8771. Freguesia de N. S. Pilar (1821)
67. Lourenço de Souza. Juízo de órfãos. Maço: 470. Processo: 8995. Freguesia de N. S. Pilar (1791)
68. José Caetano de Almeida. Juízo de órfãos. Caixa: 909. Processo: 9813. Freguesia de N. S. Pilar (1814)
69. João Dias Machado. Juízo de Órfãos. Maço: 308. Processo: 5623. Freguesia de S. Antonio da Jacutinga (1800)
70. Victorino da Silveira Duarte. Juízo de Órfãos. Caixa 1123 Processo 9270. Freg. N. S. Pilar (1807)
71. Rosa Maria da Ressurreição. Juízo de órfãos. Caixa 3613. Processo 6. N. S. Pilar (1788)
72. Luiza Matos Coutinho. Maço 485. Processo 9373. São João de Meriti (1779)
73. Maria Vitória da Conceição. Caixa 1117. Processo 8254. Pillar (1816)
74. José Caetano de Almeida. Caixa 909. Processo 9813. N. S. Pilar (1814)
75. José da Silva Duarte – Freguesia de Piedade de Iguassu (1807-1809)
76. José da Costa Neves. Maço 434. Processo 8386. São João de Meriti (1798)
77. José Céspedes Barbosa. Caixa 1118. Processo 8579. São João de Meriti (1818)
78. Cláudia Maria da Conceição. Maço 475. Processo 9138. Inhomerim (1812-1813)
79. Ana Maria de Santa Rosa. Caixa 867. Processo 8383. Marapicu (1798)
80. Mariana da Silva. Maço 473. Processo 9030. Inhomerim (1793)
81. Antonio José Vieira Leitão. Maço 151. Processo 2946. Inhomirim (1800-1804)
82. Clemencia Angelica. Maço 433. Processo 8367. Marapicu (1814)
83. Manoel da Silva Correa. Maço 699. Processo 2843. Guapimirim (1803)
84. Pantaleão Pereira de Azevedo. Maço 2293. Processo 318. São Nicolau do Suruí (1811)

85. José Martins de Brito. Caixa 1134. Processo 2216. Inhomirim (1821-1828)
86. Manoel Gomes da Cunha. Caixa 3671. Processo 9. Suruí (1815-1817)
87. Domingos Antonio Belo. Maço 477. Processo 9194. Inhomirim (1817-1823)
88. Manoel Gomes Cardoso. Maço 451. Processo 8640. Inhomirim (1814-1818)
45. José Reginaldo de Mello Velho. Caixa 1122. Processo 346. Magé (1812-1830)

1.3 - CORTE DE APELAÇÃO

1. Antonio Albano de Oliveira. Caixa 508. Processo 24. Jacutinga, 1813-1815.
2. Antonio José de Abreu. Caixa 173. Processo 2892. Jacutinga, 1814-1819.
3. Ana Esmênia da Purificação. Maço 3. Processo 37. Pilar, 1810-1811.
4. Antônio Liberato. Caixa 64. Processo 1154. Pilar, 1809.
5. Manuel Pinto Lopes. Caixa 161. Processo 2660. Pilar, 1818-1821.
6. Manuel Francisco dos Santos. Maço 32. Processo 763. Inhomirim, 1796.
7. Antonio José do Nascimento. Maço 23. Processo 490. Magé, 1795.
8. José Antonio de Alvarenga. Caixa 424. Processo 4849. Magé, 1813-1818.
9. Caetano José da Silva. Maço 38. Processo 917. Pacobaíba, 1809-1810.

2 - Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro

2.1 - Freguesia de São Nicolau do Suruí

- Livro de Batismo de Escravos – Ap. 739 – (1739-1752)
- Livro de Testamento e óbitos – Ap. 742 – (1760)
- Livro de Testamento e óbitos – Ap. 743 – (1790)
- Livro de Óbitos de Livres e Escravos – Ap. 755 – (1790)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 744 – (1751-1755)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 753 – (1784-1790)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 746 – (1757)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 747 – (1766-1768)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 749 – (1780)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 752 – (1783)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 750 – (1780-1781)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 751 – (1781-1804)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 754 – (1785-1803)

2.2 - Freguesia de Santo Antonio da Jacutinga

- Livro de Batismo de Escravos – Ap. 1026 – (1750-1752)
- Livro de Casamento de Escravos – Ap. 1029 – (1758-1762)
- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 1031 – (1748-1756)
- Livro de Testamentos e Óbitos – Ap. 1033 – (1754)

2.3 - Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba

- Livro de Casamento de Escravos – Ap. 1114 – (1771-1804)

- Livro de Óbitos de Escravos – Ap. 1115 – (1826-1829)

2.4 - Freguesia de São João de Meriti

- Livro de Testamento e óbitos – Ap. 1120 – (1754-1755)

3 - Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu

3.1 - Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu

- Livro de Batismo de Escravos – Microfilme 1 – (1795-1818)
- Livro de Batismo de Escravos – Microfilme 1 – (1838-1855)
- Livro de Óbitos de Escravos – Microfilme 1 – (1757-1762)

3.2 - Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu

- Livro de Batismo de Livres e Escravos – Microfilme 1 – (1747-1757)
- Livro de Casamento de Escravos – Microfilme 2 – (1828-1887)

3.3 - Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga

- Livro de Batismo de Escravos – Microfilme 2 – (1790-1807)

4 - Arquivo Diocesano de Petrópolis

4.1 - Freguesia de Nossa Senhora do Pilar

- Livro de Batismo de Escravos (1809-1835)
- Livro de Batismo de Escravos (1784-1795)
- Livro de Batismo de Escravos (1772-1783)
- Livro de Batismo de Escravos (1836-1861)
- Livro de Batismo de Escravos (1760-1772)
- Livro de Casamento de Escravos (1786-1868)
- Livro de Casamento de Escravos (1723-1786)
- Livro de Batismo de Escravos (1791-1809)

4.2 - Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Magé

- Livro de Casamento de Escravos (1810-1883)
- Livro de Batismo de Escravos (1756-1771)

4.3 - Freguesia de Nossa Senhora da Ajuda de Guapimirim

- Livro de Batismo de Escravos (1783-1843)
- Livro de Óbitos de Escravos (1787-1820)

- Livro de Casamento de Escravos (1743-1784)
- Livro de Óbitos de Escravos (1835-1859)

4.4 - Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim

- Livro de Batismo de Escravos (1763-1796)
- Livro de Batismo de Escravos (1727-1743)
- Livro de Batismo de Escravos (1749-1751)
- Livro de Batismo de Escravos (1751-1787)

Biblioteca Nacional

1.1 Jornal Correio Carioca. No. 009. Sábado 19 de janeiro de 1822.

IHGB

1.1. Relatório do Marquês de Lavradio ao Vice-Rei Luís de Vasconcelos (1769-1779).
Revista do IHGB. Tomo 76, 1913.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício. “Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da capitania do Rio de Janeiro, séculos XVI e XVII”. In: *Scripta Nova. Revista electrónica de geografia e ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (32).

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALGRANTI, Leila M. *O feitor ausente: Estudo da escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

ALVES, José Cláudio de Souza. *Baixada Fluminense: a violência na construção do poder*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1998.

_____. Baixada Fluminense: o código genético social de uma periferia. Em: *Revista FEUDUC/PIBIC/CEPEA*. Duque de Caxias, 1999, p. 65-88.

_____. *Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense*. Duque de Caxias: Clio, 2003.

AMADO, Janaina. História e região: reconhecendo e construindo espaços. Em: SILVA, M. A. (Org.). *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, 1990.

ANDREONI, João Antônio. *Cultura e Opulência do Brasil*. SP: Cia Editora Nacional, texto da edição de 1711: 258- 261.

ARAÚJO, José de Souza A. Pizarro. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

ARQUIVO NACIONAL. *Guia Brasileiro de Fontes para a História da África, da Escravidão Negra e do Negro na Sociedade Atual*. Fontes Arquivísticas. Volume 2. Rio de Janeiro, 1988.

BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo(1780-1860)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BARROS, José D' Assunção. *O Campo Histórico: as especialidades e abordagens da História*. Rio de Janeiro: CELA, 2002.

BARTH, Fredrick. "Os grupos étnicos e suas fronteiras". Em: *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000.

BEHRENDT, Sthephen D. Behrendt; LATHAN, A.J.H. Lathan; NORTHROP. David Northrup. *The Diary of Antera Duke, an Eighteenth-Century African Slave Trader*. Oxford University Press, 2010.

BEZERRA, Nielson Rosa. Pau para toda a obra: a importância da madeira na história econômica do Recôncavo Guanabará. In: *Hidra de Igoassú: Caderno de textos de História Local e Regional*. Ano I – Nº II. Duque de Caxias: Clio, 1999.

_____. Rebeldia e Repressão na Baixada Fluminense – Século XIX. In: *Hidra de Igoassú: Caderno de Textos de História Local e Regional*. Ano II – Edição Especial. Duque de Caxias, Clio, 2000. P. 25-32.

_____. Tensões e interações das relações sociais em torno do regime escravista na Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga. In: *Revista Pilares da História: textos sobre a História de Duque de Caxias e a Baixada Fluminense*. Ano II – Nº 2 – maio de 2003.

_____. *As confluências da Escravidão no Recôncavo da Guanabara: Iguazu e Estrela (1833-1888)*. Dissertação de Mestrado. Vassouras: USS, 2004.

_____. “Iguaçu e Estrela: a Baixada no meio do Caminho”. Em: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro*. Ano 13. Nº 13, 2005.

_____. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888*. Niterói: EdUFF, 2008.

BRAUDEL, Fernand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen dans les temps de Philippe II*. Paris, 1949.

BROWN, Carolyn A. and LOVEJOY, Paul E. (eds). *Repercussions of the Trans-Atlantic Slave Trade: the interior of the Bight of Biafra and the African Diaspora*. Toronto: Africa World Press, 2010.

BRUGGER, Silvia e OLIVEIRA, Anderson. “Os benguelas de São João Del Rey: tráfico atlântico, religiosidade e identidades étnicas (séculos XVIII e XIX)”. Em: *Revista Tempo*. Vol. 13. Num. 26. Niterói: UFF, 2004, p. 177-204.

BRUGGER, Silvia Maria Jardim. *Minas Patriarcal: família e sociedade (São João Del Rey – séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007.

BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro a Minas Gerais (1833-1835)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1981, p.51-52.

CÂNDIDO, Mariana Pinho. *Enslaving Frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850*. Toronto, Canadá: York University, 2006;

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”. Em: FLORENTINO, Manolo. *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, 17-78.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

CHAMBERS, Douglas B. Chambers. "Tracing Igbo into the African Diaspora". In: Paul Lovejoy. *Identity in the shadow of slavery*. Nova York: Paul Lovejoy Press, 2000.

CICCHELI, Ana Flávia. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2006.

COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2000.

CURTO, José C. *Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental*. Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa. Editora Vulgata. 2002.

DEL PRIORI, Mary e VENÂNCIO, Renato P. *Ancestrais: uma introdução à História da África Atlântica*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

DEMÉTRIO, Denise Vieira. *Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara. Séculos XVII e XVIII*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

DE PAULA, Cláudio Honorato. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro (1758-1831)*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

FALCI, Miridan Britto K. A escravidão nas áreas pecuaristas do Brasil. Em: SILVA, Maria B. N. da. (Org.). *Brasil: Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 255-274.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FARIA, Sheila de Castro. Mulheres forras: riquezas e estigma social. *Tempo*. Rio de Janeiro, no. 9, p. 65-92.

FARIA, Sheila de Castro. “Damas mercadoras: as pretas minas no Rio de Janeiro (século XVIII-1850). Em: Mariza de Carvalho Soares (org.). *Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: Eduff, 2007, p. 101-134.

FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Carlos E. GOMES, Flávio dos S. No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX. Rio de Janeiro: AN, 2005.

FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Carlos E. GOMES, Flávio dos S. “Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico”. Em: Dossiê Histórias Atlânticas. *Textos de História*. Revista do Programa em História da UnB. Brasília: UnB, vol. 2, Números 1/2, 2004, p. 65-108.

FERREIRA, Roberto Guedes. *Egressos do Cativo: trabalho, família, aliança e mobilidade social. Porto Feliz, São Paulo, 1798-1850*. Rio de Janeiro: Faperj/Mauad, 2008.

FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos, século XVIII”. Em: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo de e CAMPOS, Maria Verônica (orgs). *Códice Costa Matoso*. Vol. I e II. BH: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999.

FLORENTINO, M. G. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994.

FLORENTINO, M. G. “Morfologias da infância escrava e suas possibilidades, século XVII e XIX”. Em: *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FLORENTINO, M. e GÓES, J. R. *A paz nas senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FORTE, José Matoso Maia. *Memória da Fundação de Iguassú*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Comércio, 1933.

FRAGOSO, João. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: AN, 1992.

FRAGOSO, João. “A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império Português: 1790-1820”. Em: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FREYRE, Gilberto. *Casa Grande e Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*. 17ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

_____. *Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1951.

FRÓES, Vania. *Município de Estrela (1846-1892)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1974.

FURET, François. “Da história-narrativa à história-problema”. Em: *A Oficina da História*. Lisboa: Gradiva, [19--], p. 81-98.

FURTADO, Júnia F. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

FURTADO, Júnia F. (Org.). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001.

FURTADO Júnia e LIBBY, Douglas C. (Orgs.). *Trabalho Livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

GARDNER, George. *Viagem ao Interior do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Ed. Universidade do Brasil, 1975.

GOMES, F. S. *História de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp, 1992.

GOMES, F. S. e SOARES, Carlos Eugênio L. Dizem as quitandeiras... Ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista: Rio de Janeiro, século XIX. In: *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Vol. 15. Nº 2. Julho/Dezembro, 2002, p. 3-16.

GOMES, F. S. Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil Escravista. In: *Revista Tempo*. Vol. 7 – Nº 13. Niterói, julho de 2002, p. 209-248.

GOMES, F. S. *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX*. Edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6ª edição. São Paulo: Ática, 2001.

GOULART, J. A. *Da fuga ao suicídio: aspectos da rebeldia dos escravos no Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista/INL, 1972.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. “Poder Político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). Em: FRAGOSO, João (e outros). *O Antigo Regime no Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GRAF, Márcia Elisa de Campos. Nos bastidores da Escravidão: Convivência e Conflito no Brasil Colonial. Em: SILVA, Maria B. N. da. (Org.). *Brasil: Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 90-104.

GRAHAM, S. L. *Proteção e obediência: criadas e seus patrões no Rio de Janeiro (1860-1910)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “História dos Negócios/História Financeira (final do século XVIII e XIX)”, In Jose Jobson de Andrade Arruda e Luiz Adão da Fonseca (org.), *Brasil-Portugal: Historia, agenda para o milênio*. Bauru: EdUSC, 2001, pp. 271-278.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o negocio da carne humana” In Mariza de Carvalho Soares (org.) *Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF, 2007. Pp. 35-64.

GUIMARÃES, Cecília. *São Tomé: uma introdução à sua história*. Programa de Mestrado. UNIRIO, 2009 (mimeo).

GUTIÉRREZ, H. “Crioulos e africanos no Paraná (1798-1830)”. Em: *Revista Brasileira de História*, 8:16, mar/ago, 1988, p. 161-188.

GUTIÉRREZ, H. “Demografia escrava numa economia não exportadora: Paraná – 1800-1830”. Em: *Estudos Econômicos*, 17:2, mai/ago, 1987, p. 394-402.

HESPANHA, António Manuel de. A constituição do Império Português. Revisão de alguns enviesamentos correntes. Em: FRAGOSO, João (e outros). *O Antigo Regime no Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

HEYWOOD, Linda M.(Org.). *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Companhia da Letras, 2000.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. RJ: Biblioteca Histórica Brasileira, 1972.

LARA, Silvia H. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LARA, Silvia H. Do plural ao singular: Palmares, capitães do mato e o governo dos escravos. Em: REIS, J. J. e GOMES, F. S. *Liberdade por um fio: histórias de quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 81-109.

LARA, Silvia Hunold. “Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. Em: Maria Fernanda Bicalho e Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. São Paulo: Alameda, 2005.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia – IBGE, 1964.

LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford: Claredon Press, 1991.

LAW, Robin and LOVEJOY, Paul. *The biography of Mahomah Baquaqua: his passage from slavery to freedom in Africa and America*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2007.

LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LEVI, Giovanni. “Sobre Micro-história”. Em: Burke, Peter. *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992.

LINHARES, Maria Yeda Leite. *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

LOVEJOY, Paul E. “Identidade e a miragem da etnicidade”. *Afro-Ásia*, n. 27, 2002: 9-39.

LOVEJOY, Paul E. and RICHARDSON, David. “The Salve Ports of the Bight of Biafra in the Eighteenth Century”. In Carolyn A. Brown and Paul E. Lovejoy (eds). *Repercussions of the Atlantic Slave Trade: The Interior of the Bight of the Biafra and the African Diaspora*. Africa World Press, 2010.

LOVEJOY, Paul. Biography as source material: towards a biographical archive of enslaved Africans”, in Robin Law, ed., *Source Material for Studing the Slave Trade and the African Diaspora*. (Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1997): 119-40.

LOVEJOY, Paul Lovejoy and RICHARDSON, David. “This horrid hole: royal authority commerce and credit at Bonny, 1690-1840. In: *Journal of African History*, 45, p. 363-394. Reino Unido: Cambridge University Press, 2004.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975.

MACHADO, Maria Helena P. T. *Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas (1830-1888)*. S. Paulo: Brasiliense, 1987.

_____. Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão. In: *Revista Brasileira de História: Escravidão*. V. 8 – Nº 16. São Paulo, 1988. P. 143-160.

_____. *O plano e o pânico*. S. Paulo: Edusp, 1994.

MAGALHÃES, Basílio de. “Garcia Rodrigues Paes”. In *Revista do IHGB*, Volume 1, Número 138, T. 84, 1918.

MARTINS FILHO, Enéas. “Os Três Caminhos para as Minas Gerais”. *Congresso Comemorativo do Bicentenário da Transferência da Sede do Governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. *Revista do IHGB*, Vol. 1, 1965: 171-211.

MATTOS, Ilmar R. *O tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro: Access, 1994.

MATTOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste Escravista – Brasil, Séc. XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

MILLER, J.C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Engolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

MILLER, J. C. “A Economia Política do Tráfico Angolano de Escravos no Século XVIII”. Em: Pantoja, Selma e Saraiva, Flávio Sombra. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 11-68.

MILLER, Joseph C. “O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos”. *Afro-Ásia* n. 19/20, 1997: 9-36.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Nas fronteiras do poder: conflito e direito a terra do século XIX*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998.

PAIVA, Clotilde e LIBBY, Douglas. Caminhos alternativos: escravidão e reprodução em Minas Gerais do século XIX. Em: *Estudos Econômicos*. São Paulo: USP, v. 25, n. 2, p. 203-233.

PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos em Minas Gerais do século XVIII*. São Paulo: Annablume, 1995.

PÁRES, Luís Nicolau. “O processo de crioulização no Recôncavo Baiano (1750-1800). *Afro-Ásia*, 33, 2005, p. 87-132.

PEDROSA, Fernando Gomes. *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1139-1499*. Lisboa, 1997.

PEIXOTO, Rui Afrânio. *Imagens Iguaçuanas*. Nova Iguaçu: Ed. Autor, 1968.

PERARO, Maria Adenir. *Bastardos do Império: família e sociedade em Mato Grosso – Século XIX*. São Paulo: Contexto, 2001.

PEREIRA, Waldick. *A mudança da vila: História Iguaçuana*. Nova Iguaçu: IHGNI, 1970.

PEREIRA, Waldick. *Cana, café e laranja: história econômica de Nova Iguaçu*. Rio de Janeiro: FGV, 1977.

PEREIRA, Waldick. *Barão do Tinguá: Francisco Pinto Duarte*. Nova Iguaçu: IHGNI, 1981.

PERES, Guilherme. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consócio de Edições, 1996.

PERES, Guilherme. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense*. São João de Meriti: IPAHB, 2000.

PINTO, Leonardo Aguiar Rocha. *Fregueses e Freguesias: ação do Estado Português ao longo das vias de comunicação entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Stamp, 2007.

PONDÉ, F. de P. A. O Porto Estrela. Em: *Revista do IHGB*. Volume 293. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1972.

PRICE, Richard. "O milagre da criouliização: retrospectivas". *Estudos Afro-asiáticos*, ano 25, no. 3, 2003, p. 383-419.

REGINALDO, Luciene. *Os rosários dos angolas: Irmandades negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*. Tese de Doutorado em História. Campinas: Unicamp, 2005.

REIS, João José e SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

REIS, J. J. e GOMES, F. S. *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante malés em 1835*. Edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RELATÓRIO do Marquês do Lavradio ao Vice-rei Luís de Vasconcelos (1769-1779). *Revista do IHGB*. Tomo 76, 1913, p. 327-328.

REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. Vol. 1. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980.

RODRIGUES, Jaime. *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.

RUGENDAS, J. M. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; (Coleção Reconquista do Brasil. 3. Série; v. 8).

RUSSEL-WOOD, A. J. R. Autoridades ambivalentes: o Estado do Brasil e a contribuição africana para “a boa ordem na República”. Em: SILVA, M. B. N. *Brasil: Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 105-126.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. Através de um prisma africano: uma nova abordagem no estudo da diáspora africana no Brasil Colonial. In: *Revista Tempo*. Vol. 6 – Nº 12. Niterói, Dezembro, 2001, p. 11-50.

SAMPAIO, A. C. J. *Magé na crise do escravismo: sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1994.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império; hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (1650-1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAINT-HILARE. Augusto de. *Viagens pela Província do Rio de Janeiro e Minas Gerais (1779-1853)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975.

SCHNOOR, Eduardo. “Resgate dos inventários como documento príncipes para a história da saúde dos escravos”. Em: Angela Porto (org). *Doença e escravidão: sistema de saúde e práticas terapêuticas*. Simpósio Regional de História – ANPUH/Rio – 2006. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz, 2007.

SCHWARTZ, Stewart. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

SILVA. Moacir M. F. “Geografia dos Transportes no Brasil”. RJ: *Revista Brasileira de Geografia*, Ano II, Número 2, abril de 1940.

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

SLENES, Robert W. “A grande greve o crânio do Tucuxi: espíritos das águas centro africanas e identidade escrava no início do século XIX no Rio de Janeiro”. Em: Linda M. Heyood (org.). *Diáspora Negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

SOARES, Carlos Eugênio L. *Zungú: rumor de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998.

SOARES, Carlos Eugênio L. *Negregada instituição: os capoeiras na Corte Imperial (1850-1890)*. Rio de Janeiro: Access, 1998.

SOARES, Carlos Eugênio L. *A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

SOARES, L. C. *Urban slavery in nineteenth century*. Rio de Janeiro, Londres, University College, tese de Ph. D., 1988.

_____. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro – século XIX. In: *Revista Brasileira de História: Escravidão*. V. 8 – Nº 16. São Paulo, 1988. p. 107-142.

SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SOARES, Mariza de Carvalho, “From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro”. Toyin Falola and Matt Childs (orgs.) *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Indiana University Press. 2004. pp. 231-247.

SOARES, Mariza de Carvalho, “A ‘nação’ que se tem e a ‘terra’ de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no Império português século XVIII” *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, mai-ago, 2. 2004. pp. 303-330.

SOARES, Mariza de Carvalho (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF. 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho, “O vinho e a farinha, ‘zonas de sombra’ na economia atlântica no século XVII.” In Fernando de Sousa (Coord.) *A Companhia e as relações económicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Lisboa, CEPESE/Afrontamento, 2008. pp. 215-232.

SOARES, Mariza de Carvalho, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

SOUZA, Marlúcia Santos de e PIRES JUNIOR, Roberto. *Terras de Muitas Águas*. Duque de Caxias: Itatiaia, 1996.

_____. *Escavando o passado da cidade: Duque de Caxias e os projetos de poder político local (1900-1964)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 2002.

SPARKS, Randy J. *The two princes of Calabar: an eighteenth-century Atlantic odyssey*. Harvard University Press, 2004.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *Connected Histories: notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia*. In: *Modern Asian Studies*, Vol. 31, Nº 3, Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800. Cambridge University Press, Jul, 1997, p. 735-762.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. “O Suspiro do Mouro: a triste vida de um príncipe muçulmano em Goa, no século XVI”. Em: Maria da Graça Ventura e Georgina Santos (orgs). *O quanto em Portugal é o Mundo*. Lisboa: Colibri, 2007.

THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Capivara, 2003.

VAINFAS, Ronaldo. *Micro-história: Os protagonistas anônimos da História*. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VON TSCHUDI, Jacob Johann. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980.

ANEXOS



IGREJA DE NOSSA SENHORA DA PIEDADE DE MAGÉ

Fotografia: Adilson Fontenele



IGREJA DE NOSSA SENHORA DA PIEDADE DE INHOMIRIM

Fotografia: Adilson Fontenele

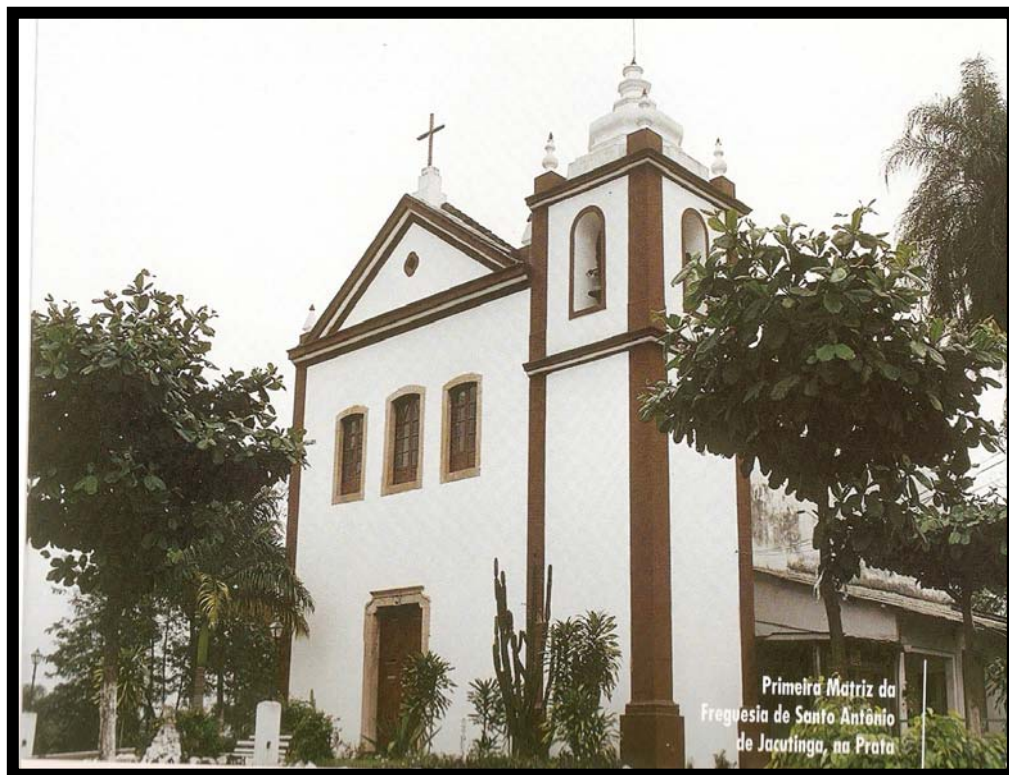


IGREJA DE NOSSA SENHORA DA
PIEADADE DE IGUAÇU

Fotografia: Rogério Torres



IGREJA DE SÃO JOÃO BATISTA
DE TRAIRAPONGA
Fotografia: Tania Amaro



IGREJA DE
SANTO
ANTÔNIO
DE
JACUTINGA



IGREJA DE NOSSA SENHORA DO PILAR DO IGUAÇU

Fotografia: Acervo Instituto Histórico de Duque de Caxias



IGREJA DE
NOSSA
SENHORA DA
GUIA DE
PACOBÁIBA



IGREJA
DE SÃO
NICOLAU
DO SURUÍ

Fotografia:
Tania Amaro



RIO INHOMIRIM

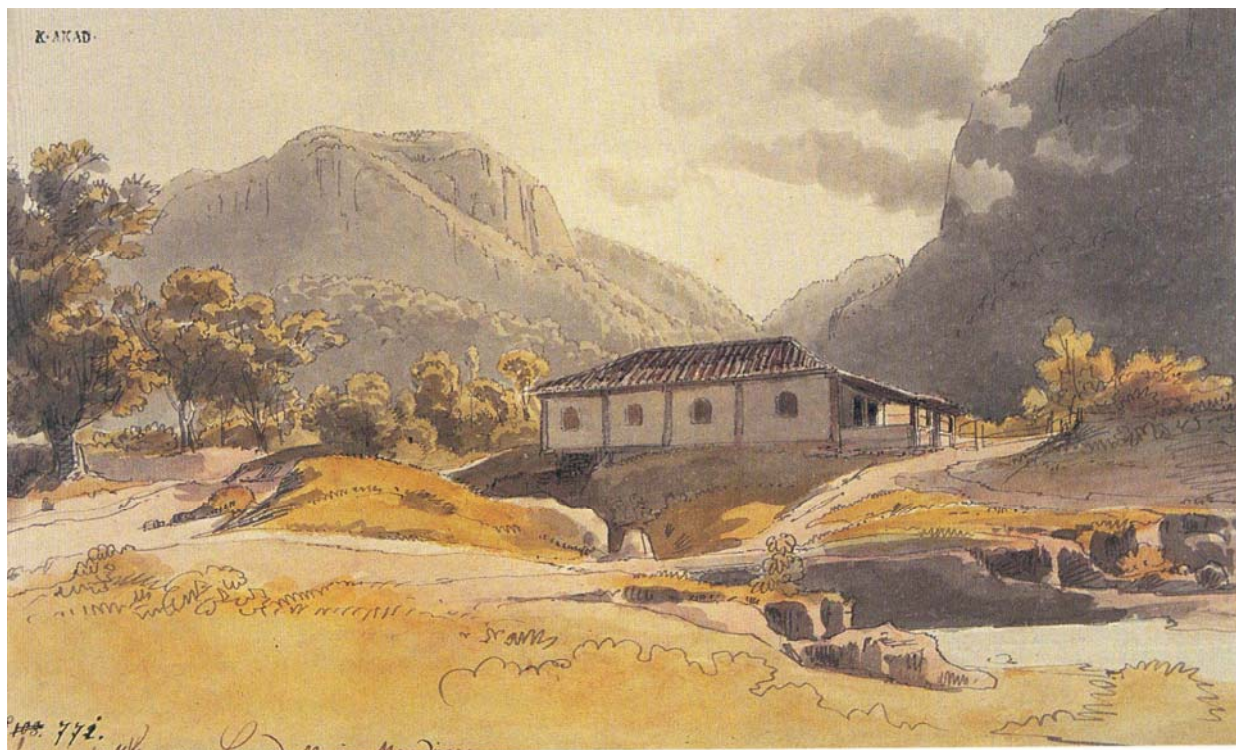
RUGENDAS. Viagem Pitoresca através do Brasil.



PORTO ESTRELA, VILA DE ESTRELA
RUGENDAS. Viagem Pitoresca através do Brasil.



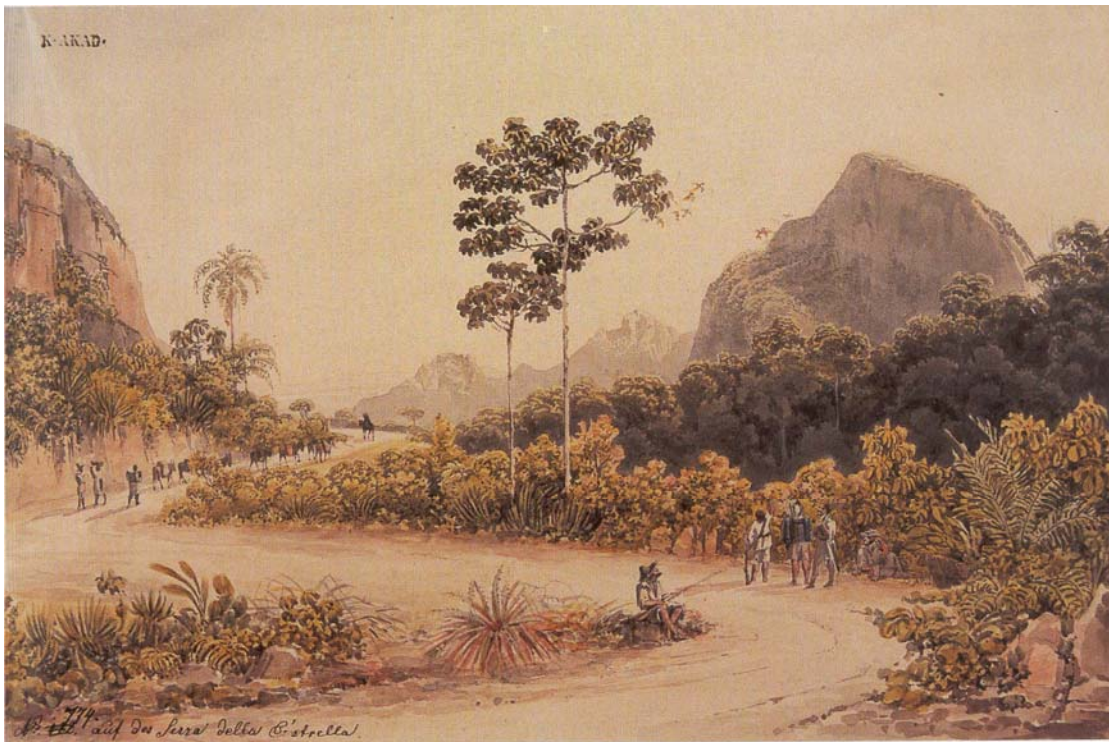
FAZENDA
MANDIOCA, DO
BARÃO
LANGSDORFF -
RUGENDAS. Viagem
Pitoresca através do
Brasil.

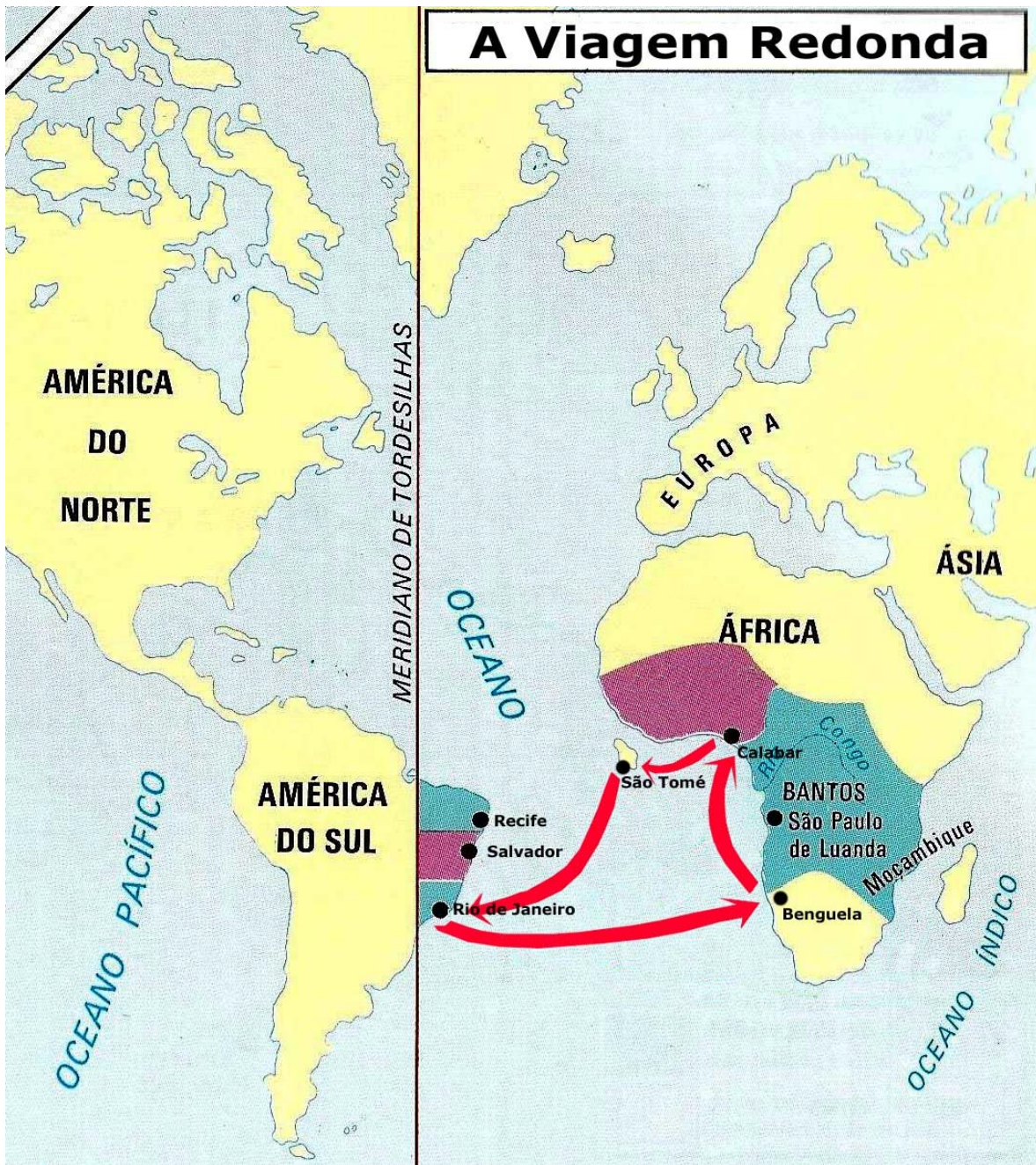


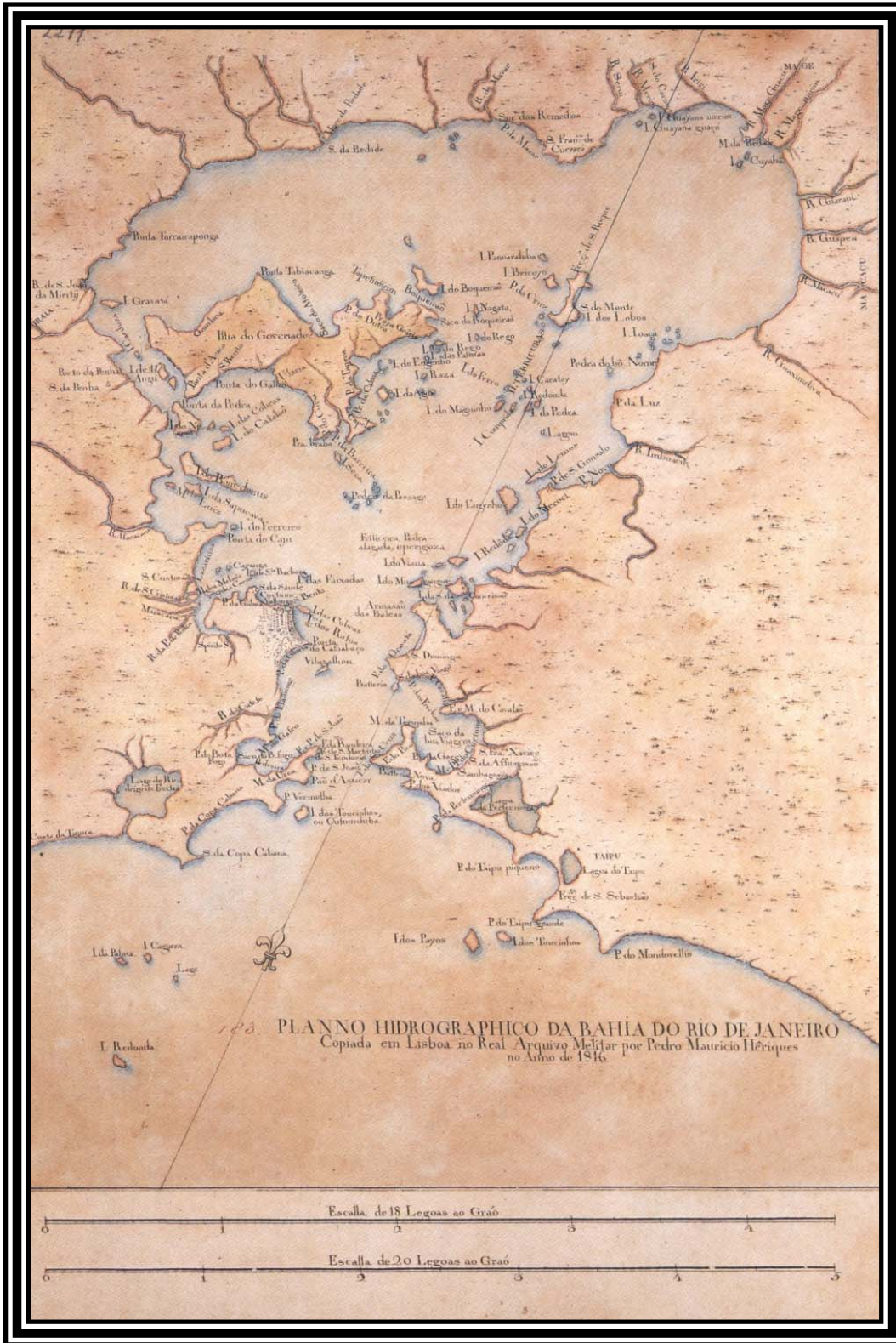
FAZENDA MANDIOCA, DO BARÃO LANGSDORFF
THOMAS ENDER



TROPEIROS – CAMINHO DO PROENÇA (OU DO INHOMIRIM)
THOMAS ENDER







BAÍA DE GUANABARA – Arquivo Nacional

BAIXADA DA ZONA DO LITTORAL DA BAHIA DO RIO DE JANEIRO

GARTA TOPOGRAFICA DA CAPITANIA DO RIO DE JANEIRO

Feita por ordem do Excmo. Conde de Cunha Capitão General e Vice Rei do Estado do Brazil por MANUEL VIEIRA LEAO, Sargento-mor e Governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião da Cidade do Rio de Janeiro em 10 de Junho de 1767

Copia tirada no Instituto Histórico do Rio de Janeiro em 28 de Janeiro de 1911 por

Antonio Pereira F. de A. S. Silva

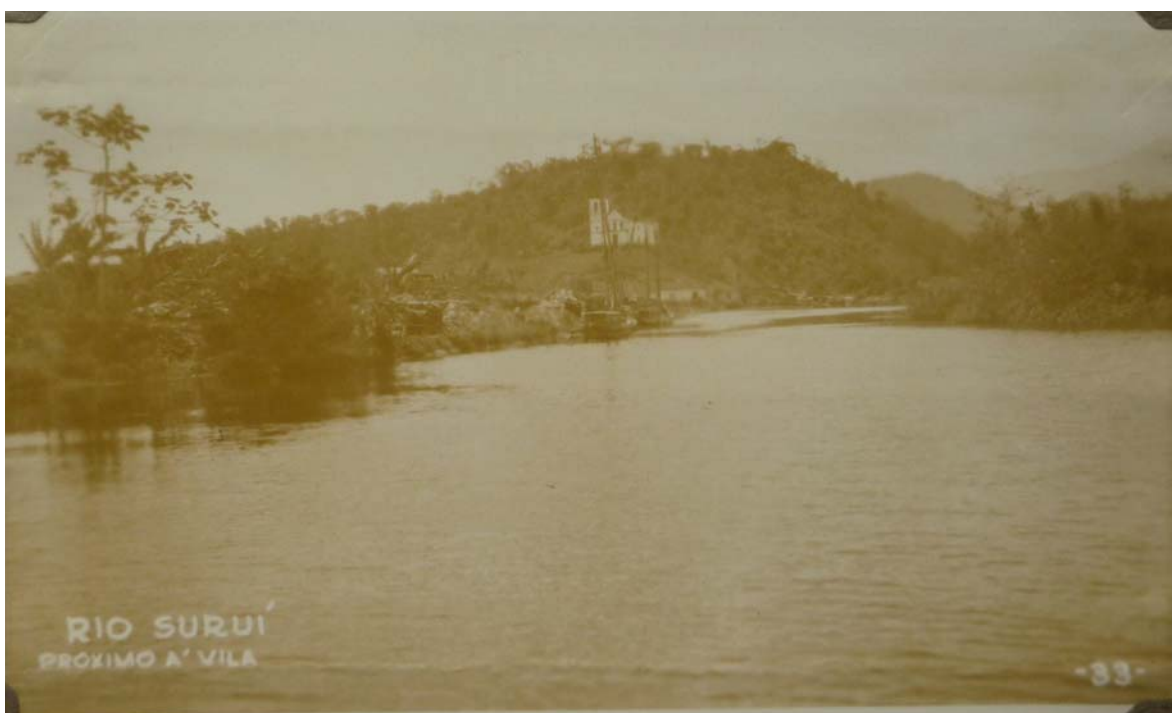
EXPLICAÇÕES

a	estrada do Rio de Janeiro à Mauá
b	estrada do Rio de Janeiro à Estrela
A	Freguesia de S. S. do Desterro de Iguape
B	S. Gonçalo
D	S. S. do Desterro de Campa Grande
G	S. Trago de Inhama
H	S. S. de Aparição de Iguape
J	S. João de Maré
A	da Santissima Trindade
L	de S. Antonio de Anhangá
O	S. S. do Prato de Aguiar
P	do Pilar
Q	de Prato de Inhama
T	de Prato de Paracatu
U	S. Nicolau de S. João
X	S. S. do Prato de Mauá
Z	de Prato de Campa Grande
Y	S. João de Trindade de Topocuru





SURUI
ACERVO IHGB





SURUÍ NO PRESENTE



Engenho do Amaral

Produz farinha, massa puba e goma



Engenho da Campanha Produz farinha



Engenho Desativado Na Campanha



Engenho desativado do Cajú, fomos proibidos de tirar fotos pela mineradora.



Engenho da Prainha – Suruí

Produz farinha e massa puba



Engenho do Sr. Avelino

Só produz goma



Engenho do Sr. Moisés

Produz farinha e massa puba



Ruínas de um engenho em Querengue a estrada é feita de pedras redondas que lembra muito o trabalho escravo.

