

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Luigi Bastos do Nascimento Pintaude

**O Comércio da Vida e da Morte: o charque do Rio Grande de São Pedro e o Tráfico
Transatlântico de Escravizados na Era da Revoluções, c. 1787-1815**

Niterói
Março de 2025

LUIGI BASTOS DO NASCIMENTO PINTAUDE

**O COMÉRCIO DA VIDA E DA MORTE: O CHARQUE DO RIO GRANDE DE SÃO
PEDRO E O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS NA ERA DAS
REVOLUÇÕES, 1787-1815**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
História da Universidade Federal Fluminense, como requisito
parcial para a obtenção do grau de mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Leonardo Marques

Niterói

Março de 2025

Luigi Bastos do Nascimento Pintaude

O Comércio da Vida e da Morte: o charque do Rio Grande de São Pedro e o Tráfico Transatlântico de Escravizados na Era da Revoluções, c. 1787-1815

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em História.

Aprovado em

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Leonardo Marques (Orientador)

Universidade Federal Fluminense

Jonas Moreira Vargas (Arguidor)

Universidade Federal de Pelotas

Maximiliano Mac Menz (Arguidor)

Universidade Federal do Estado de São Paulo

Niterói

Março de 2025

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

P659c Pintaude, Luigi Bastos do Nascimento
 O Comércio da Vida e da Morte : o charque do Rio Grande de
 São Pedro e o Tráfico Transatlântico de Escravizados na Era
 da Revoluções, c. 1787-1815 / Luigi Bastos do Nascimento
 Pintaude. - 2025.
 264 p.: il.

 Orientador: Leonardo Marques.
 Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
 Instituto de História, Niterói, 2025.

 1. Tráfico de Escravizados. 2. Charque. 3. Rio Grande de
 São Pedro. 4. História do Capitalismo. 5. Produção
 intelectual. I. Marques, Leonardo, orientador. II.
 Universidade Federal Fluminense. Instituto de História. III.
 Título.

CDD - XXX

RESUMO

Este trabalho constitui-se em torno da investigação acerca das inter-relações entre a produção de charque (tasajo) na fronteira sul da América portuguesa e o tráfico transatlântico de escravizados no período colonial tardio. Compreende-se este período como de rearticulações das dinâmicas atlânticas que permitiram a composição do Ciclo de Acumulação Inglês e a formação da constelação geo-histórica do Terceiro Sistema-Atlântico enquanto unidade coesa no interior da Economia-Mundo Capitalista. O estudo da cadeia mercantil do charque, alimento frequente nas embarcações escravistas, pode, portanto, iluminar os fluxos e refluxos entre uma localidade específica e o quadro ampliado da Economia-Mundo, pois, em primeiro lugar, o charque era produzido por pessoas escravizadas, o que incluía a incorporação de tecnologias africanas; em segundo lugar, a circulação mercantil era realizada por agentes comercialmente relacionados aos traficantes e contrabandistas escravistas portugueses e espanhóis, sobretudo do Rio de Janeiro, de Montevideo e de Buenos Aires; e, por fim, o consumo dessa mercadoria se destinava especialmente a pessoas escravizadas, nas *plantations* exportadoras e nos navios escravistas, o que configurava o charque como uma condição material da reprodução do Sistema Atlântico Ibérico. Assim, os três diferentes momentos dessa cadeia mercantil compunham uma relação de mútua determinação entre as dinâmicas do Rio Grande de São Pedro e do Atlântico, de modo que a proposta é produzir um esforço explicativo de caráter global. A hipótese que proponho é que a reestruturação do tráfico, acelerado no duplo empuxo do renascimento agrícola e da Revolução Industrial, foi possível por meio de um rearranjo na relação entre alimentos mercantilizados e pessoas escravizadas, produzido e produtor da periferização da fronteira sul da América, particularmente da capitania do Rio Grande de São Pedro, por meio de trocas ecológicas desiguais entre a capitania e a capital do Vice-reino do Brasil, que estimulavam a formação de um quadro de especialização produtiva por meio da exploração coercitiva da força de trabalho e dos saberes dos sujeitos africanos escravizados.

PALAVRAS-CHAVE: Tráfico de Escravizados; Charque; Rio Grande de São Pedro; História do Capitalismo; História da Escravidão.

ABSTRACT

This study delves into the investigation of the intricate relationships between the production of charque (tasajo) on the southern frontier of Portuguese America and the transatlantic slave trade during the late colonial period. This period marks a reconfiguration of Atlantic dynamics, paving the way for the formation of the British Systemic Accumulation Cycle and the geo-historical constellation known as the Third Atlantic System within the capitalist world-economy. By examining the commodity chain of charque, a staple foodstuff aboard slave ships, we can shed light on the entanglement between a specific locale and the broader framework of the world-economy. Charque production was primarily carried out by enslaved individuals, often involving the adoption of African technologies. Moreover, mercantile activities were conducted by agents with commercial ties to Portuguese and Spanish slave traders and slave smugglers, particularly those operating from Rio de Janeiro, Montevideo, and Buenos Aires. Finally, consumption of charque was largely directed towards enslaved individuals on export plantations and aboard slave ships, thus establishing charque as a crucial element in sustaining the Iberian Atlantic System. The three distinct moments of this commodity chain reveal a symbiotic relationship between the dynamics of Rio Grande de São Pedro and the Atlantic, underscoring the need for a comprehensive explanatory framework. I propose the hypothesis that the restructuring of the slave trade, driven by both agricultural revival and the Industrial Revolution, was facilitated by a recalibration of the relationship between commodified foodstuffs and enslaved individuals. This restructuring played a pivotal role in the peripheralization of the southern frontier of America, particularly in the captaincy of Rio Grande de São Pedro. It was characterized by unequal ecological exchanges between the captaincy and the capital of the Vice-Royalty of Brazil, which fostered a system of specialized production. Finally, this restructuring relied on the coercive exploitation of labor, traditions, and knowledge held by enslaved African individuals.

KEYWORDS: Slave Trade; Jerked Beef; Rio Grande de São Pedro; History of Capitalism; History of Slavery.

À todas as vidas violentadas em nome do capital.

AGRADECIMENTOS

Minha trajetória durante o mestrado foi marcada pela presença e apoio de diversas pessoas que se tornaram cada vez mais queridas com o passar do tempo. Na realidade, o processo de escrita é um momento de observar a coletividade necessária à pesquisa e produção intelectual. Nada se produz, nada se escreve, nada se pensa só. Seguem algumas linhas em que cito pessoas que foram fundamentais para o resultado final deste trabalho.

Agradeço primeiramente à minha família, especialmente à minha mãe, Claudia Bastos do Nascimento, que me ofereceu, desde muito jovem, incentivo e um ambiente propício ao estudo, ao aprendizado e ao desenvolvimento, não apenas acadêmico, mas humanístico e social. Seu esforço em construir um lar foi o que me permitiu crescer, sonhar e ter curiosidade em relação ao mundo. Seu exemplo me inspira a conhecer mais e me tornar um ser humano melhor.

Agradeço muito aos meus avós – Ivon, Gilda, Roberto, Sônia e Viviane –. A todos os meus tios – Patrícia e Ivon Júnior (meus dindos), Carlos Alberto (o tio Beto), Giovanni (também meu dindo) e Gabriel; Fernando, Fabby, Letícia e Nicolleta; aos meus primos, Pedro, Tiago, Guilherme e Caleb. Todos foram amorosos e me apoiaram para que eu pudesse viajar, pesquisar e navegar por águas desconhecidas.

Ao meu pai, Giuseppe Pintaude, pela inspiração e pela escuta, e à Manuela Benegra Pintaude, minha irmã, por sua existência, que me permite imaginar um mundo diferente.

Agradeço aos professores e servidores da Universidade Federal Fluminense, minha casa no Rio de Janeiro, que me acolheu com muito carinho. Sou imensamente grato ao professor Leonardo Marques, o querido Leo, meu orientador, que já era uma referência antes que eu o conhecesse. Sua generosidade e acolhimento são incomparáveis e me permitiram tecer um texto com responsabilidade e sonho. Aos professores Luiz Fernando Saraiva, Rodrigo Nunes Bentes Monteiro e Karoline Carula, meus mais sinceros agradecimentos pelos ensinamentos. Em especial à professora Karoline, pelo apoio institucional na trajetória acadêmica.

Agradeço imensamente aos professores que compuseram as bancas de qualificação e defesa. Jonas Vargas, meu coorientador, foi a pessoa certa na hora certa. Suas indicações, considerações, leitura atenta e generosidade com as fontes o fazem uma pessoa admirada e querida. Sou muito feliz em tê-lo conhecido, pelo que sou grato ao Leo. O professor Fabrício Prado me inspirou muito e contribuiu decisivamente para os rumos da pesquisa. Suas indicações e dedicação em construir um futuro acadêmico para os estudantes brasileiros – e para mim, especialmente – são ímpares. O professor Maximiliano Mac Menz, professor Max, foi assertivo de maneira profunda em tudo que contribuiu, tornando a dissertação mais robusta

e precisa. A grande operação de conquista se tornou muito mais crível com as suas sugestões!

Aos queridíssimos amigos irmãos do Rio de Janeiro, Ana Luiza de Sá Guigues Almeida, Francisco Henriques, Victoria Couto de Alvim Mattos e Pedro Otávio Motta de Oliveira Pinto Cavalcante. Nós nos acolhemos e cuidamos uns dos outros de maneira honesta e carinhosa; na felicidade, nas viagens, na correria, na incerteza. Amo-os demais! Viva a Casa do Ouro, viva a Casa do Jazz!

Aos membros do COMMUN, Núcleo de História Comparada e Mundial, GEFBOB e GEPEB, Grupo de Estudos e Pesquisa Eulália e Bárbara, por criarem uma comunidade viva e pulsante! Que a História seja sempre plural e afiada. Aos servidores do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Arquivo Histórico Ultramarino, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul e da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, colaboradores, por vezes silenciosos, mas fundamentais para inúmeras dissertações, teses e livros. Estes trabalhadores possibilitam a continuidade da ciência histórica em sua profundidade e concretude.

Agradeço aos professores e servidores da Universidade de Brasília, minha primeira casa acadêmica, onde aprendi os fundamentos. Especialmente, ao professor Luiz Paulo Ferreira Nogueról, meu orientador de graduação, que me apresentou à História Econômica e à História Atlântica e me ensinou a admirar os clássicos da historiografia brasileira no que eles têm de contribuição. Sua sensibilidade em lembrar que a economia é vivida por pessoas de carne e osso me motiva a continuar pesquisando. Também, ao professor Tiago Luís Gil, por me incentivar a pesquisar a História do Brasil em conexão com o Rio da Prata, ao professor Estevam Thompson por descortinar o horizonte africano do Atlântico e ao professor Daniel Gomes de Carvalho, por me dar espaço para pensar as diferentes formas de Revolução. Aos amigos Luiz Felipe Martos, Alexandre Bruno Barzani Santos, Pedro Paulo Tominaga, Vinícius Bentes Brito e Maria Paula Terra pelo companheirismo na UnB e fora dela.

Aos amigos, irmãos, de Brasília, Gabriel Tenisson Silveira Bittencourt, Vânio Carlos dos Santos Júnior, Victoria Dias e Luana Lombardi, moradores da Casa na Árvore, meu amor! Vocês me acolheram, estiveram comigo longe e perto, gritando de alegria e fazendo silêncio, presencial e virtualmente, sempre me dando muito carinho! Agradeço imensamente ao Victor Henriques Pimentel, meu querido Bioca, amigo da primeira à última hora. Companheiro de pesquisa, escrita, festa, de dores e amores! Dá-lhe, dá-lhe, Inter! À Tainá Monteiro Alves Santana e Valentina Fabiana Lima de Almeida, pelas felicidades no Moe's, pelas viagens por mundos imaginados e pelo retorno seguro para casa. Moram no meu coração.

Agradeço imensamente à Athos, Bô, Gengibre, Morgana e Tuca pela companhia e pelo ronronar

que me aqueceu durante a escrita. Todas as formas de vida são preciosas.

À Sarah e Elisa, por me acompanharem em fases distintas da pesquisa e por terem a elegância e delicadeza de pisar suavemente ao adentrarem em um coração. À Valentina Rosa Maciel, por compreender que, por vezes, o entrar, além de poético, deve ser decidido e assertivo, repleto de afeto. Além de tudo, por me apresentar ao Gato, Pepeu e Mandacaru Pitaya!

À classe trabalhadora brasileira, que financiou este trabalho por meio de suas contribuições ao Estado Brasileiro, às Universidades públicas e aos órgãos de pesquisa. Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, pela bolsa de pesquisa que possibilitou este trabalho.

Sumário

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO I – A GEOMETRIA DOS CRISTAIS	38
1.1 — Introdução.....	38
1.2 — Sal nos campos do Norte: O ciclo de acumulação holandês e o sal de Portugal	41
1.3 — Ilhas de sal e açúcar: <i>Plantations</i> e formação do circuito salífero	50
1.4 — Sal na costa e no pampa: O ciclo de acumulação inglês	58
1.5 – Conclusão	72
CAPÍTULO II – MERCADORES DA VIDA E DA MORTE	74
2.1 Introdução.....	74
2.2 Navios cadavéricos: as carnes salgadas no comércio escravista do Atlântico Sul, 1756-1812	79
2.3 Embarcações ensanguentadas: práticas culinárias e trabalho feminino no tráfico escravista do Atlântico Sul, 1760-1815	118
2.4 Viver e morrer no Atlântico: mortalidade no tráfico de escravizados, 1780-1815.....	135
2.5 Conclusão	146
CAPÍTULO III – NA FRONTEIRA DA ESCRAVIDÃO.....	147
3.1 Introdução.....	147
3.2 Contrabando de escravizados e criação de gado no Rio Grande de São Pedro, 1788-1815..	157
3.3 Tramas do comércio: importações e periferização, 1796-1815.....	191
3.4 Os senhores do sangue: violência escravista e resistência escravizada, 1796-1815.....	205
3.5 Conclusão	221
CONCLUSÃO – OS RIOS ATLÂNTICOS	222
FONTES.....	225
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	229
ANEXO 1 – Dados do comércio do charque	253
ANEXO 2 –Dados demográficos da população escravizada do Rio Grande de São Pedro, 1765-1810	254
ANEXO 3 – Cálculo dos valores calóricos dos alimentos do tráfico transatlântico	255
ANEXO 4 – Cálculo dos valores proteicos dos alimentos do tráfico transatlântico	256
ANEXO 5 – Estimativa dos portos de embarque dos escravizados traficados para o Rio da Prata	257
ANEXO 6 — Cálculo da produtividade por hectare do charque do Rio Grande de São Pedro e da lã inglesa.....	260
ANEXO 7 — Cálculo da porcentagem de feridos e enfermos entre os escravizados do Rio Grande de São Pedro, 1764-1811.....	261
ANEXO 8 – Conflitos escravistas registrados nos inventários <i>post-mortem</i> do Rio Grande de São Pedro (1775-1811).....	262

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema simplificado de viagens de Henrique Mazza entre Rio de Janeiro, Rio Grande e Angola, em 1812.....	18
Figura 2 - <i>Lisboa, Amsterdam, Varsóvia</i>	44
Figura 3 <i>Cork – Antilhas – Boston</i>	51
Figura 4 - <i>Lisboa – Boston – Antilhas</i>	54
Figura 5 - <i>Lisboa – América portuguesa — Rio Grande</i>	60
Figura 6 - <i>Cabo Frio — Rio Grande – América portuguesa</i>	70
Figura 7 - <i>Detalhe do Plano da Baía do Rio de Janeiro e de suas defesas, século XVIII</i>	91
Figura 8 - <i>Vista do Valonguinho, Thomas Ender, 1817</i>	92
Figura 9 - <i>Rua do Valongo, Thomas Ender, 1817</i>	101
Figura 10 - <i>Rede de alianças mercantis, familiares e espirituais de João de Souza Valle e João da Costa Pinheiro (1780-1805)</i>	115
Figura 11 - <i>Ethmalosa fimbriata, Clupea fimbriata, ou Savelha</i>	122
Figura 12 - <i>Ocorrência geográfica dos peixes africanos do tipo sável</i>	122
Figura 13 - <i>Fabricação do açúcar e rapadura, 1648</i>	129
Figura 14 - <i>Reprodução da Caldeira de Henrietta Marie, 1723</i>	130
Figura 15 - <i>Esquema simplificado de reprodução do capital escravista na rota Lisboa-Rio de Janeiro-Angola-Pacífico (1780-1810)</i>	173
Figura 16 - <i>Jean-Baptiste Debret, Homme de Rio Grande – Gaúcho, Homem do Rio Grande – Gaúcho, 1825</i>	195
Figura 17 - <i>Joaquim José de Miranda, Vestidos os filhos, e o índio seu Pay, a May vendo do matto, dá o Tenente hum facão ao índio o qual estima muito, últimas décadas do século XVIII</i>	196
Figura 18 - <i>Jean-Baptiste Debret, Engenho de carne seca brasileira, 1829</i>	198
Figura 19 - <i>Jean-Baptiste Debret, Esclave nègre conduisant les troupeaux dans la province de Rio Grande, Escravo negro conduzindo tropas na Província do Rio Grande, 1823</i>	199

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Preço do açúcar em Amsterdam e exportação de sal em Setúbal (1675-1705)....	48
Gráfico 2 - <i>Exportação de sal a partir de Setúbal e preço do sal em Lisboa (1730-1748) ...</i>	52
Gráfico 3 - <i>Preço do açúcar refinado em Amsterdam e exportação de sal em Setúbal (1740-1765)</i>	53
Gráfico 4 - <i>Proporção entre o preço do bacalhau/açúcar de Saint Domingues (1735-1783)</i>	56
Gráfico 5 - <i>Proporção entre salários e preço do sal em Lisboa (1760-1815)</i>	57
Gráfico 6 - <i>Índice anual de preços do bacalhau e do charque, 1787-1815 (1795=100).....</i>	63
Gráfico 7 - <i>Preço do sal importado no Brasil e do charque exportado pelo Rio Grande de São Pedro (1796-1811)</i>	64
Gráfico 8 - <i>Sal exportado de Portugal para o Brasil e EUA, 1796-1811 (moios).....</i>	65
Gráfico 9 - <i>Variação percentual anual de preços do charque e do bacalhau (1800-1810) ...</i>	66
Gráfico 10 - <i>Exportação de sal português para os EUA e índice anual de preço do bacalhau (1800-1810)</i>	67
Gráfico 11 - <i>Exportação de sal português para o Brasil e índice anual de preço do charque (1800-1810)</i>	68
Gráfico 12 - <i>Pessoas escravizadas desembarcadas no sudeste da América portuguesa.....</i>	74
Gráfico 13 - <i>Desembarques totais de escravizados africanos traficados pelo Atlântico</i>	81
Gráfico 14 - <i>Porcentagem anual média de escravizados mortos nas viagens que partiram de Pernambuco (1758-1770)</i>	86
Gráfico 15 - <i>Preço de escravizados e salários de trabalhadores não especializados (1780-1810).....</i>	94
Gráfico 16 - <i>Preço de escravizados, de açúcar e charque (1780-1810).....</i>	95
Gráfico 17 - <i>Diferença percentual entre as viagens cujos desembarques foram no sudeste da América portuguesa e as viagens que partiam do sudeste da América portuguesa</i>	97
Gráfico 18 - <i>Sazonalidade das chegadas de charque e partidas de navios escravistas no porto do Rio de Janeiro (1793-1805)</i>	98
Gráfico 19 - <i>Médias anuais de perdas percentuais em trânsito na travessia atlântica por bandeira (1780-1815)</i>	136
Gráfico 20 - <i>Taxa média de mortalidade de escravizados por mil, por mês e por duração de viagem (1676-1850)</i>	141
Gráfico 21 - <i>Importação de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro e mortalidade do tráfico fluminense de escravizados (1795-1802), médias móveis trienais ...</i>	144

Gráfico 22 - Importação de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro e mortalidade do tráfico fluminense de escravizados (1805-1815), médias móveis trienais ...	145
Gráfico 23 - Número de pessoas embarcadas em África para o Brasil e para o Caribe (1671-1820).....	158
Gráfico 24 - Número de pessoas escravizadas registradas em inventários post-mortem no Rio Grande de São Pedro (1765-1810)	161
Gráfico 25 - Número médio de pessoas escravizadas registradas em inventários post-mortem no Rio Grande de São Pedro, médias móveis trienais (1765-1810)	162
Gráfico 26 - Tráfico escravista para o Rio Grande de São Pedro (1788-1794).....	164
Gráfico 27 - Tráfico escravista para o Rio Grande de São Pedro (1800-1810).....	165
Gráfico 28 - Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande de São Pedro (1765-1811).....	175
Gráfico 29 - Estimativa da porcentagem de regiões de embarque dos escravizados traficados para o Rio da Prata (1771-1812).....	186
Gráfico 30 - Índice de importações de Lisboa no Rio de Janeiro e do Rio de Janeiro no Rio Grande de São Pedro (1802=100).....	200
Gráfico 31 - Proporção entre os preços de exportação do charque (réis/arroba), do couro (réis/un.) e do trigo (réis/alq.) do Rio Grande de São Pedro e de importação da baeta de Lisboa para o Rio de Janeiro (réis/cov.), 1796-1810	202
Gráfico 32 - Porcentagem de pessoas escravizadas feridas e enfermas (média móvel trienal) e deterioração dos termos de troca.....	213

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Principais importadores de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro (1793-1805)	111
Tabela 2 <i>Principais mestres de navios de carregamento de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro (1793-1805)</i>	117
Tabela 3 - Calorias por real pago - Andorinha, 1812	124
Tabela 4 - Bergantin Tritão, capitão José Theodoro de Andrade, 1804.....	167
Tabela 5 – Mestres de navios de envio de charque do Rio Grande de São Pedro e de contrabando de escravizados para o Rio da Prata (1792-1810).....	168
Tabela 6 – Porcentagem de escravizados africanos no Rio Grande (1804-1811)	181
Tabela 7 – Porcentagem de escravizados da África Centro-Occidental no Rio Grande (1804-1811).....	182
Tabela 8 – Porcentagem entre as importações do Rio Grande de São Pedro vindas do Rio de Janeiro (1802, 1803 e 1805)	192
Tabela 9 – Porcentagem entre os tecidos importados do Rio de Janeiro para o Rio Grande de São Pedro (1802, 1803 e 1805).....	193
Tabela 10 – Quantidade e crescimento anual das exportações de charque e da população escravizada no Rio Grande de São Pedro (1791-1810)	205
Tabela 11 – Conflitos de escravizados registrados nos inventários post-mortem do Rio Grande de São Pedro (1801-1811)	214
Tabela 12 – Mortes em trânsito no tráfico fluminense de escravizados e arrobas de charque descarregadas do Rio Grande de São Pedro no Rio de Janeiro (1787-1815)	253
Tabela 13 – Número de pessoas escravizadas registradas nos inventários post-mortem do Rio Grande de São Pedro (1766-1811)	254
Tabela 14 – Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande de São Pedro (1764-1811).....	254
Tabela 15 – Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande (1804-1811) ...	255
Tabela 16 – Porcentagem entre os escravizados da África Centro-Occidental no Rio Grande (1804-1811).....	255
Tabela 17 – Estimativa das pessoas escravizadas embarcadas rumo ao Rio da Prata por regiões de embarque (1761-1815)	259
Tabela 18 – Descrição de ferimentos e enfermidades entre os escravizados da capitania do Rio Grande de São Pedro (1764-1811).....	261
Tabela 19 – Conflitos escravistas registrados nos inventários post-mortem em Porto Alegre	

<i>(1775-1811)</i>	262
Tabela 20 – <i>Conflitos escravistas registrados nos inventários post-mortem da fronteira de Rio Pardo (1781-1809)</i>	263
Tabela 21 – <i>Conflitos escravistas registrados nos inventários post-mortem da fronteira de Rio Grande (1784-1811)</i>	264

ABREVIATURAS

AGCRJ – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANRJ — Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

APERS – Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

cx – Caixa

pct – Pacote

proc. – Procuração

doc. – Documento

vol. – Volume

p. – Página

pp. – Páginas

INTRODUÇÃO

Este é um capítulo da história do capitalismo.

Em julho de 1812, a galera *Andorinha* foi capturada pela marinha inglesa em Ambriz, atual Angola. Em seus porões estavam encarceradas 270 pessoas e mais de 3,5 toneladas de carne bovina estavam sendo transportadas. O comandante e caixa do navio, Henrique Mazza — primeiro-tenente da Armada Real portuguesa — havia comprado 2,2 dessas toneladas de José Antônio Lisboa, antes de partir do Rio de Janeiro.¹ Lisboa, dono de uma loja na capital do Estado do Brasil, não era um homem difícil de se encontrar: poderia ser facilmente visitado na rua da Quitanda, n. 49, na cidade do Rio de Janeiro.² Em 9 de abril de 1812, ele recebeu um carregamento de carne, couros e sebo de José Dias Ferreira, mestre do Bergantim *Santo Antônio*, que havia aportado no Rio de Janeiro vindo de Rio Grande, principal porto continental da capitania do Rio Grande de São Pedro, na fronteira sul da América portuguesa e do Vice-Reinado do Brasil.³

A outra parte da carne carregada na *Andorinha* provavelmente era fruto das expedições do próprio Mazza à capitania do Sul. No dia 3 de abril de 1812, o comandante partiu da capital para o Rio Grande.⁴ Em 22 de abril, depois de provavelmente ter retornado ao Rio, ele comprou o carregamento de Lisboa.⁵ Dois dias mais tarde, partiu da cidade em direção à Angola, carregando um conjunto valioso de mercadorias.⁶ Após outro provável retorno ao porto do Rio de Janeiro, Mazza embarcou mais uma vez, em 16 de junho, novamente rumo a Angola.⁷ No caminho, a ilha de Santa Catarina seria um excelente lugar para comprar a farinha que estava no porão do navio⁸ e, a partir do porto do Rio Grande, ele poderia aproveitar a corrente marítima Atlântico Sul, que levava os navegantes daquelas águas até Angola.⁹ Nessa terceira viagem de 1812, ele foi pego. Depois de uma breve carreira como mercador de pessoas — com apenas três

¹ ANRJ, Junta do Comércio, cx. 372, pct. 3. BR RJANRIO 7X Cx. 372 pct. 3.

² BNRJ, Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 69, quarta-feira, 28 de agosto de 1811.

³ BNRJ, Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 30, sábado, 11 de abril de 1812.

⁴ BNRJ, Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 27, quarta-feira, 1º de abril de 1812.

⁵ ANRJ, Junta do Comércio, cx. 372, pct. 3. BR RJANRIO 7X Cx. 372 pct. 3.

⁶ BNRJ, Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 33, quarta-feira, 22 de abril de 1812.

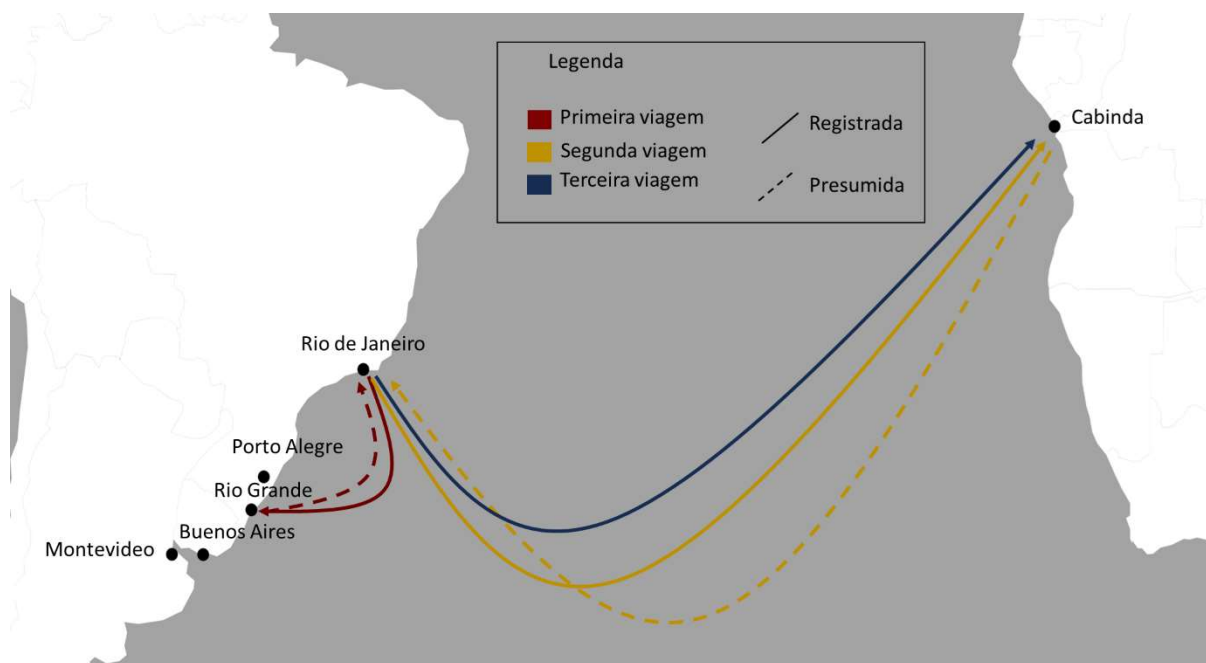
⁷ BNRJ, Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 50, sábado, 20 de junho de 1812.

⁸ Desde o século XVI, a farinha era trocada entre portugueses e Carijós, mas sua produção arrancou com força depois dos incentivos à migração de açorianos para a região em meados do século XVIII, quando o local passou a servir de entreposto de abastecimento das viagens rumo à região do Rio da Prata. SANTOS, Lara de Melo dos. A farinha de mandioca e a construção do mundo atlântico (Brasil, Caribe e África, séc. XVI ao XVIII). Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2022, p. 49-50, 133-135

⁹ MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730- 1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988, pp. 318-321.

expedições conhecidas, uma das quais fracassou e outra cujo destino é um mistério¹⁰ — o traficante finalmente foi capturado pelas forças britânicas. Faleceu poucos anos depois, em 1815, e já em 1819, seus herdeiros puseram-se a reclamar os espólios da viagem que ele havia feito em 1812.¹¹

Figura 1 - Esquema simplificado de viagens de Henrique Mazza entre Rio de Janeiro, Rio Grande e Angola, em 1812



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

Assim como ele, muitos outros atravessavam o Atlântico naquele momento, transportando pessoas escravizadas. As vidas urbanas de Londres, de Paris e de Amsterdam estavam sendo transformadas havia pelo menos 60 anos devido ao influxo de novas matérias primas e mercadorias produzidas nas regiões escravistas da América.¹² O café passava a fazer parte do cotidiano, no interlúdio do trabalho e nos momentos de socialização. O açúcar tornava-se uma fonte de calorias central na alimentação, por meio de uma enorme diversidade de receitas. Por fim, os tecidos de algodão barateavam o acesso das camadas populares a uma maior gama de tecidos com padrões de tingimento variáveis. Para que o esquema se reproduzisse, o tráfico de escravizados era acionado, já que todos estes produtos eram

¹⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyages/447nUyAY> (ID 47176).

¹¹ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, maço 191, nº 9.

¹² MINTZ, Sidney W. *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*. Penguin, 1986, pp. 114-117, 141

metabolizados a partir da terra por mãos escravizadas. Dada a mortalidade nos campos de plantio das mercadorias tropicais, mais e mais pessoas eram levadas a cada ano para o Rio de Janeiro, Havana, New Orleans, depois de serem raptadas em África.

A carne seca, tasajo, ou charque, por sua vez, era um dos componentes da ecologia dos navios do tráfico transatlântico, um dos mais importantes alimentos durante a travessia. Nos pampas do Rio Grande de São Pedro, a capitania mais ao sul da América portuguesa, depois da caça e do abate do gado, suas carnes eram conservadas em sal pelos escravizados. A história dessa mercadoria, fruto da morte não-humana e da escravização humana é, portanto, uma das chaves de entrada para o estudo do Tráfico Transatlântico de Escravizados e para a História Ambiental do Capitalismo, no contexto revolucionário de fins do século XVIII e início do século XIX, durante intensificação do tráfico escravista no Atlântico Sul.

A fim de abastecer as fábricas inglesas de tecidos, os proprietários de terras — tanto no nordeste brasileiro quanto no sul dos EUA — passaram a mandar tratar os campos para preparar fibras. A fim de abastecer as mulheres, crianças e homens que participavam do longo processo fabril na Europa, os engenhos de açúcar adentravam as noites da ilha de Cuba, do recôncavo baiano e de Campos dos Goytacazes para produzir os cristais que manteriam os operários despertos por muitas horas fiando, tecendo, costurando as tramas do Império britânico. Toda essa operação, entretanto, dependia de uma mercadoria silenciosa: a carcaça salgada de gado e peixe. Os grandes contingentes de escravizados negros do Maranhão, de Cuba, do Mississipi, de Rio Fundo, de Campos ou os camponeses pobres dos sertões de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, após passarem o dia nos campos brancos e nos engenhos, preparando a terra, colhendo a fibra ou a cana e carregando os fardos, se alimentavam das carnes que viajavam por muitos e muitos quilômetros.

Seja nos campos abertos dos pampas portugueses e espanhóis, onde o gado bravo vivia solto; seja nas águas gélidas da baía de Massachussets, onde os peixes faziam suas travessias; os animais não-humanos viviam e se reproduziam sem saber que seus corpos seriam o alimento dos trabalhadores humanos. Por sua vez, o funcionamento dos campos do algodão e da cana dependia de um comércio sangrento. O tráfico transatlântico de seres humanos foi um dos negócios mais lucrativos durante a colonização das Américas. Entre 1500 e 1820, mais de 10 milhões de pessoas foram raptadas e levadas para o inferno do trabalho forçado.¹³ Nos sertões de Benguela, do Congo e de Ajudá, mães tentavam esconder suas crianças da captura. Se capturadas, talvez escondessem em seus cabelos pequenas sementes de arroz, para que

¹³ <https://www.slavevoyages.org>.

trouxessem junto de si um pouco de seu lar e de suas tradições.

As armas de fogo dos europeus haviam intensificado os conflitos e os senhores brancos pressionavam os governadores das colônias euro-africanas e seus vassallos a conseguirem corpos para o trabalho. Falsas expedições à procura de cobre e ferro rapidamente se convertiam em guerras de captura. Depois da longa e violenta marcha pelo sertão, sob o peso das correntes, do libambo; depois das noites frias e sombrias nos barracões de Luanda ou nos navios aportados em Dakar e em Acra, um grupo heterogêneo de pessoas que falavam diferentes línguas, que cultuavam diferentes divindades, era trancado em compartimentos nos porões de imensos navios, rumo ao desconhecido da separação. Durante a viagem, as carnes salgadas, de vacas ou peixes, eram servidas em potes, depois de passarem meses, talvez um ano, apodrecendo em algum caixote. Um pouco de feijão e farinha completavam a cena. Talvez desembarcassem na Jamaica, talvez no Rio de Janeiro, talvez adentrassem o Rio da Prata em pequenos botes, rumo às cidades espanholas. Mas, talvez, na brecha de uma pequena oportunidade, conseguissem, no meio da noite ou durante a saída para o convés, matar seus captores ou ao menos afundar o navio.

Nossa história é formada por diferentes fios de uma extensa trama. Um deles é o navio escravista; outro, o charque; um terceiro, a multiplicidade de pessoas que embarcavam rumo ao Rio Grande de São Pedro para serem escravizadas. Em nossos cenários, circulam os comerciantes das carnes e das pessoas; mulheres e homens embarcados em Benguela, em Luanda ou na Costa da Mina trabalham, lutam e se aquilombam; figuram o sal e seus produtores indígenas, africanos e euro-americanos; por fim, os senhores escravistas da capitania da fronteira Sul a tudo observam preocupados com as vontades do mercado.¹⁴ As questões que colocaremos em movimento são aquelas referentes aos sujeitos que fizeram a história.

A elas, devemos somar a preocupação com a materialidade histórica que formava aquele mundo. Marx, ao criticar Feuerbach e sua concepção idealista de natureza, nos lembrava que se haviam cerejeiras na Europa no século XIX, isso se deve àquele grupo de árvores ter sido transplantado para lá por meio do comércio. Em termos materiais, não se trata de uma natureza estática: o conjunto de espécies de árvores chamadas de cerejeiras é originário, em sua maioria, da Ásia, de modo que, se elas se encontravam na paisagem europeia, é porque a própria natureza botânica era — e ainda é — fruto da ação humana. O processo de historicizar a natureza, portanto, é a primeira questão de método do materialismo histórico-dialético. O problema é que,

¹⁴ De certo modo, as perguntas que nos movem são semelhantes às de Bertold Brecht: quem era responsável por matar ou criar o gado? Quem preparava a comida nos navios escravistas? Quem transportava o charque até o porto de tráfico? Quem consumia as carnes?

sem sentido histórico, Feuerbach

[...] não vê como o mundo sensível que o rodeia não é uma coisa dada imediatamente por toda a eternidade e sempre igual a si mesma, mas o produto da indústria e do estado de coisas da sociedade, e isso precisamente no sentido de que é um produto histórico, o resultado da atividade de toda uma série de gerações, que, cada uma delas sobre os ombros da precedente, desenvolveram sua indústria e seu comércio e modificaram sua ordem social de acordo com as necessidades alteradas. Mesmo os objetos da mais simples “certeza sensível” são dados a Feuerbach apenas por meio do desenvolvimento social, da indústria e do intercâmbio comercial. Como se sabe, a cerejeira, como quase todas as árvores frutíferas, foi transplantada para nossa região pelo comércio, há apenas alguns séculos e, portanto, foi dada à “certeza sensível” de Feuerbach apenas mediante essa ação de uma sociedade determinada numa determinada época.¹⁵

Assim como as cerejeiras na Europa, tanto o gado bovino nas Américas como o algodão e a cana faziam parte de uma natureza construída através da história, o que não deixa espaço para dualismos ou para a separação entre sociedade e natureza. Ambas se encontram cruzadas, enredadas, pois se formam mutuamente. Portanto, nos encontramos entre uma história dos sujeitos e uma história da matéria por eles trabalhada, por eles consumida e por eles metabolizada em seus próprios corpos.

Deste modo, estamos no ponto de encontro entre a História Econômica, na forma da História do Tráfico de Escravizados; entre a História Cultural, por meio da História da Alimentação; e entre a História Ambiental, em sua face de História dos Animais. Tentarei tecer um texto que aproveite as contribuições dessas três matrizes, a fim de me aproximar de uma compreensão de larga escala da História do Capitalismo, particularmente do momento da Revolução Industrial, pensada em quadros mais amplos do que aqueles circunscritos pelas cidades e fábricas inglesas.

Portanto, a pergunta “Por que a primeira Revolução Industrial (1760-1830) ocorreu na Grã-Bretanha?” não é adequada aqui, pois pretendo dar um enquadramento global a tal questão. Nessa direção, não parece produtivo considerar que a Revolução Industrial tenha acontecido “em algum local” no sentido de uma unidade política específica, como uma cidade ou um Estado, mas sim em uma certa realidade geo-histórica, no sentido de uma constelação de diferentes ecossistemas que compunham um todo, uma mesma economia-mundo, uma mesma ecologia-mundo.¹⁶ Apesar de ser evidente que determinados grupos humanos se beneficiaram de maneiras desiguais desse processo e que exista uma tendência de ordenamento geográfico

¹⁵ MARX, Karl. *A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stimer, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846)*. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 30-31.

¹⁶ WALLERSTEIN, Immanuel. *Unthinking Social Science: The Limits of Nineteenth-Century Paradigms*. Cambridge: Polity Press, 1991, p. 49.

nesta apropriação, a ideia é conceber esta unidade como uma totalidade, por meio da qual a história se forma. O porto de Rio Grande, por exemplo, exercia um papel bastante diferente da longínqua Liverpool, mas o destino daquela pequena vila se encontrava amarrado ao desta grande cidade graças à cadeia mercantil do algodão e do açúcar. Em uma, o açúcar e o algodão eram importados; na outra, se exportava o insumo de sua produção.

É por conta desta compreensão material da formação da Revolução Industrial que o enquadramento global será proposto através de uma perspectiva *atlântica*. Com isso, pensamos naquelas realidades históricas – Liverpool, Rio Grande, Montevidéu, Benguela — formadas em sua relação umas com as outras através de um espaço histórico. O porto era a janela daquelas pessoas para um mundo muito grande. Nos navios, porcelanas e tecidos vindos de Macau ou da Índia; barras de ferro vindas da Suécia; sal vindo de Setúbal; prata vinda de Potosí: todos se apresentavam como uma imensa coleção de mercadorias. De lá os africanos chegavam em um mundo muito diferente do deles, onde o culto sem piedade ao dinheiro havia se estabelecido. O Atlântico era a arquitetura do mundo para aqueles que viviam em suas margens.¹⁷

O relacionamento íntimo da escravidão, do tráfico de escravizados, do comércio das mercadorias alimentares, da colonização e da Revolução Industrial tem uma longa trajetória na historiografia. Entre fins da década de 1930 e meados da década de 1950, a questão foi intensamente explorada por historiadores latino-americanos e europeus. Entre os latino-americanos, Cyril L. R. James, Caio Prado Jr. e Eric Williams foram figuras centrais em demonstrar como o processo de capitalização da Europa e subsequente industrialização estiveram profundamente ligados à exploração colonial (através dos lucros das *plantations*); ao tráfico de escravizados (que além de grandes somas de capitais resultou em um intenso adensamento urbano e industrial na Europa, a fim de abastecer as cidades portuárias e produzir o complexo produtivo necessário para realizar as navegações) e, finalmente, ao abastecimento de matérias-primas, especialmente algodão, artigo chave da Revolução Industrial, para os centros fabris. Prado Jr., brasileiro, conseguiu inclusive apontar a importância do abastecimento de charque para as *plantations* de algodão do Nordeste do Brasil, amarrando Revolução Industrial, produção escravista e abastecimento e consumo de carne.¹⁸

¹⁷ TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EdUSP, 2011, pp. 225-228.

¹⁸ JAMES, C. L. R. *The Black Jacobins: Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution*. 2 ed. New York: Vintage Books, 1989, pp. 8, 46-47; PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia* São Paulo: Companhia das Letras, 2011, pp. 77, 154-157, 206-207, 248-250, 309; WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1975, pp. 109-119; MARQUES, Leonardo. Slavery and Capitalism. In: Beverly Skeggs; Sara R. Farris; Alberto Toscano; Svenja Bromberg. (Org.). *The SAGE Handbook of Marxism*. 1ed. Thousand Oaks: SAGE, v. 1, p. 248-267, 2022, pp. 250-251.

Na frente europeia, Fernand Braudel, Vitorino Magalhães Godinho, Marian Malowist e Frédéric Mauro esforçaram-se em produzir teorias e evidências empíricas de que o desenvolvimento do capitalismo, enquanto sistema econômico no qual a produção se encontra subordinada ao lucro, transformou-se durante a Idade Moderna, através da formulação de instrumentos de crédito que financiavam transformações ambientais. Especialmente, eles atentaram para o papel do capital na determinação das estruturas produtivas de alimentos, de modo que a própria reprodução da vida passou a ser constituída em função do lucro, desde o século XVI, em Portugal, a partir da importação de cereais.¹⁹

No universo anglófono, especificamente, o debate sobre capitalismo e escravidão centrava-se na tentativa de determinar quais sociedades escravistas teriam as instituições mais “capitalistas”. Stanley Elkins em sua tese de 1959, a partir de comparações formais dos códigos jurídicos, sem atentar para as dinâmicas da vida econômica concreta, definiu como “capitalista” a escravidão estadunidense e como “não-capitalista” a escravidão ibérica, a partir de uma suposta “racionalidade” do sistema de propriedade na América do Norte. Disso, o antropólogo Sidney Mintz discordou veementemente, sob inspiração de Williams. Assim, ele argumentou que os engenhos do Brasil operavam com uma lógica que se assemelhava muito à acumulação através da venda de mercadorias, por meio de ritmos de trabalho que pareciam muito capitalistas.²⁰

No mundo lusófono, durante a década de 1960, a influência combinada das teses de Caio

¹⁹ BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II*. v. 1 Lisboa: Martins Fontes, 1983, pp. 97-98, 178, 221-222, 637-638; GODINHO, Vitorino Magalhães. *A expansão quatrocentista portuguesa*. Leya, 2018; MALOWIST, Marian. The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the Fifteenth to the Seventeenth Centuries. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 12, No. 2 (1959), pp. 177-189, p. 179; MAURO, Frédéric. “Pour une théorie du capitalisme commercial”. *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 42. Bd., H. 2 (1955), pp. 117- 121, p. 117 ; Idem, *Le Portugal, le Bresil et l’Atlantique au XVII^e siecle (1570-1670) : Etude economique*. Paris : Fondation Calouste Gulbenkian/ANRJ, Centre Culturel Portugais, 1983, p. CXII.. Evidentemente, algumas características particulares fizeram parte da fortuna crítica da discussão. O enquadramento amplo de Braudel e Caio Prado, que haviam sido professor e aluno na Universidade de São Paulo, nos anos de 1930, encorajou apreensões mais totalizantes da história, que pretendiam alcançar o estudo do que Braudel chamou de economia-mundo. Ou seja, um espaço histórico cujas relações de produção, circulação e consumo se encontravam entrelaçados, formando uma unidade organizada em centros e periferias. Já a preocupação de Eric Williams com o Caribe inglês, em que pese o sistema explicativo que envolvia as demais partes da América, acabou por cerrar as fronteiras da análise aos quadros do Império Britânico. Ainda que a escravidão em Saint Domingues, a principal colônia francesa no fim do século XVIII, por exemplo, seja central em sua explicação, as categorias de escravidão e capitalismo ainda seguiam atreladas, fundamentalmente, às fronteiras do Caribe inglês e da Inglaterra, respectivamente. Essas duas posturas frente à pesquisa histórica, foram centrais na recepção das obras; travava-se da diferença na noção de totalidade entre elas. Se, de um lado, Prado Jr. e Braudel construíram teoricamente uma totalidade formada pelos fluxos econômicos materiais, por outro, Williams inscreveu sua preocupação na totalidade abstrata da unidade política.

²⁰ ELKINS, “Slavery in Capitalist and Non-Capitalist Cultures” In: FONER, Laura; GENOVESE, Eugene (orgs.) *Slavery in the New World: a reader in comparative perspective*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1969, p. 8-26 p. 16-18; MINTZ, Sidney. “Slavery and emergent capitalisms.” In: FONER, Laura; GENOVESE, Eugene (orgs.) *Slavery in the New World: a reader in comparative perspective*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1969, p. 27-37. p. 37

Prado e Williams, formou uma geração cientistas sociais preocupados com a totalidade estabelecida entre capitalismo e escravidão. Autores como Fernando Henrique Cardoso e Maria Sylvia de Carvalho Franco publicaram na USP teses que apontavam a formação de uma classe empresarial, cuja riqueza era a propriedade sobre seres humanos. Cardoso, ao lançar seu olhar sobre o Sul do Brasil, buscou apontar como a instalação das charqueadas haveria iniciado ali a “transição” para o capitalismo. Franco, com uma perspectiva menos esquemática, com um texto profundamente dialético, compreendia escravidão e capitalismo como partes de uma mesma *unidade contraditória* que haveriam se formado mutuamente, sem que fosse necessário pensar em uma fase diferenciada do capitalismo, um capitalismo comercial ou mercantil, em que tal arranjo fosse possível. Tal explicação seria a base de uma compreensão da expansão da fronteira agrícola do café em São Paulo no XIX, que ocorreu com intensa transformação técnica, apesar da extensa utilização da mão de obra escravizada.²¹

Em meados de 1960, a econometria, ou seja, a estatística aplicada à economia, voltou-se ao estudo da história e foi chamada de Cliometria, ou seja, uma econometria retrospectiva, uma análise estatística do passado. Esse tipo metodologia ganhava força a partir dos referenciais teóricos da economia ortodoxa contemporânea e tal tendência passou a ser chamada de *New Economic History*, a Nova História Econômica. Naquele momento, surgiram trabalhos como os de B. Sheridan e Robert Paul Thomas,²² autores que tentaram compreender se o tráfico de escravizados e a produção escravista teriam sido lucrativos e se a unidade de análise mais adequada para isso seria o indivíduo ou o império. Ambos os autores deixavam de lado a perspectiva de formação do capitalismo como um sistema interestatal, para além das fronteiras dos impérios. O contraponto do período eram os historiadores marxistas, especialmente ingleses, que partindo de um rol mais amplo de fontes, levavam as teses de Williams a sério em suas investigações sobre as origens da Revolução Industrial. Este foi o caso de Christopher Hill e Eric Hobsbawm, que ressaltaram a relevância do comércio colonial para o acúmulo amplo de capitais que possibilitou a Revolução.²³

²¹ MARQUES, op. cit., pp. 252-253; CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 19, 57-58, 68; 349-352; FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4. Ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997, p. 9-15.

²² SHERIDAN R. B. “The Wealth of Jamaica in the Eighteenth Century.” *The Economic History Review*. New Series, Vol. 18, No. 2 (1965), pp. 292-311, pp. 305, 307, 310-311; Idem. “The Wealth of Jamaica in the Eighteenth Century: A Rejoinder”. *The Economic History Review*, Apr. 1968, New Series, Vol. 21, No. 1 (Apr., 1968), pp. 46-61, pp. 56, 60-61; THOMAS, Robert Paul. “The Sugar Colonies of the Old Empire: Profit or Loss for Great Britain?” *The Economic History Review*, Apr. 1968, New Series, Vol. 21, No. 1 (Apr., 1968), pp. 30-45, pp. 43-45.

²³ HILL, Christopher. *Reformation to Industrial Revolution: The Making of Modern English Society*. Vol. I 1530-1780. New York: Pantheon Books, 1967, pp. 185-187; HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao*

As décadas de 1970 e 1980 transcorreram com poucas certezas, muitas insatisfações e quase nenhum consenso. De um lado, um grupo de historiadores e economistas latino-americanos se organizou em torno do conceito de *Modo de produção escravista colonial*. Antônio Barros de Castro, Ernesto Laclau, Jacob Gorender, Ciro Flamarion de Cardoso e Carlos Sempat Assadourian buscaram apontar as especificidades da América Latina, para afirmar que ela não seria capitalista. Barros de Castro, para isso, afirmou a existência de um desenvolvimento “para dentro” do Rio Grande do Sul, que supostamente não teria conexão com os mercados globais. Laclau, atacando os economistas que entendiam o capitalismo como um sistema global, particularmente André Gunder Frank, afirmava que apesar de os modos de produção na América Latina participarem do “sistema capitalista” não eram eles mesmos capitalistas, pois estavam assentados em “coerção extraeconômica”.²⁴ Uma visão idealista de capitalismo, que não incluía a possibilidade e a realidade história da guerra como expansão do capitalismo. De certo modo, ele estava criando caixas conceituais para as diferentes escalas de análise: o modo de produção local, a formação sócio-econômica, a nível regional, e o sistema econômico, que estaria restrito a uma esfera inter-regional. Um exercício de montagem com conceitos em bloco, que, apesar de encaixados, não se interpenetram.

imperialismo. 5 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p. 45-46.

²⁴ De fato, a escolha de Gunder Frank como objeto das críticas era estratégica. Apesar de estar em contato direto com Vania Bambirra, Ruy Mauro Marini, Theotonio dos Santos, Octavio Ianni e Fernando Henrique Cardoso, em sua passagem pelo Brasil entre 1963 e 1964, ele mesmo admitia que não havia lido Marx durante sua formação e que as condições materiais desfavoráveis do Brasil colocavam dificuldades à leitura necessária para uma compreensão profunda de sua obra. Esta ausência, aliada à sua dificuldade de escrita, levou à formulação simplista do capitalismo como interconexão mercantil e do monopólio como uma característica à-histórica do capitalismo. De tal sorte, Frank era um alvo fácil. Ver MARQUES, op. cit. p. 255; STEPHENS, Cody. “The Accidental Marxist: Andre Gunder Frank and the ‘Neo-Marxist’ Theory of Underdevelopment.” *Modern Intellectual History*, 15(2), 411-442, 2018, pp. 17-18, 21-25, 27, 29; LACLAU, “Feudalismo y capitalismo en América Latina”, In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 23-47, 1973. pp. 40-42. Aqui uma questão importante é a do chamado capitalismo de “libre competencia”, de livre concorrência. O problema é que a descrição que Marx faz é da dinâmica lógica do sistema e não de seu desdobramento histórico. No livro I do Capital, por exemplo, ele não agrega as tentativas de monopólio, exceto no capítulo 24. Deste modo, a opção de Laclau por utilizar este modelo abstrato, que exclui as características temporais do capitalismo para descrever o século XIX, e contrapô-lo aos séculos XVI a XVIII, é, em última instância, baseada na descrição estática do capitalismo do século XIX, e não no movimento que se operou nestes séculos, o que coloca em questão a sua utilidade; MARQUES, op. Cit., pp. 254-256 ; LACLAU, op. cit. pp. 38-39, 43; CASTRO, Antônio Barros de. *7 ensaios sobre a economia brasileira*. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1980, p. 17-19; GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6. Ed., São Paulo: Expressão Popular: Perseu Abramo, 2016, pp. 58-60; 249-250; CARDOSO, Ciro F. S. “As Concepções acerca do ‘Sistema Econômico Mundial’ e do ‘Antigo Sistema Colonial’: a Preocupação obsessiva com a ‘extração de Excedentes’”. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, pp. 109-133, 1980, pp. 122, 131-132; GARAVAGLIA, “Introducción”. In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 7-23, 1973. pp. 12-14; LACLAU, op. Cit. pp. 27-30; ASSADOURIAN, “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo” In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 47-83, 1973, pp. 49-50, 68; CARDOSO, Ciro F. S. “Sobre los modos de producción coloniales de América”, In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 83-111, 1973, pp. 86-87, 106.

Na Universidade de São Paulo, em contraponto, os historiadores Fernando Novais, José Jobson de Andrade Arruda e Virgílio Noya Pinto cristalizaram uma interpretação assentada no conceito de *Antigo Sistema Colonial*, que seria uma peça do sistema capitalista, ajustada ao universo das colônias. Nessa narrativa conjunta, a escravidão e o capitalismo comercial, serviam de antessala a industrialização e ao capitalismo maduro, industrial, em uma relação de origem por meio de uma transição. O fundamento da contemporaneidade estaria ligada à escravidão, na passagem do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial.²⁵

Traçando uma outra possibilidade interpretativa, uma dupla abertura teórica incentivou os estudantes da economia-mundo capitalista: A trilogia *The Modern World-System*, do sociólogo Immanuel Wallerstein e a trilogia *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII* de Fernand Braudel, publicada entre 1979-1986, iluminaram as relações entre capitalismo, industrialização e colonialismo, na América e fora dela.²⁶ Os autores, partindo do pressuposto que a economia-mundo capitalista não estava limitada a um estado ou império específico, mas sim que ela conectava diferentes regiões, onde imperavam regimes de trabalho diversos, deram consistência teórica à narrativa história do capitalismo apontando o papel das periferias nos jogos de investimento dos agentes capitalistas do centro do sistema.

A perspectiva rendeu trabalhos centrais. As teses de doutorado de Stuart Schwartz, Dale Tomich e Luiz Felipe de Alencastro apontaram respectivamente como a produção escravista de açúcar na Bahia, no Caribe e o tráfico de escravizados se encaixavam na cronologia das disputas capitalistas pelo mercado global, seja na colonização das ilhas atlânticas da Madeira e Canárias, no século XVI, seja na disputa por pontos de tráfico de pessoas, durante o século XVII. Finalmente, Mintz aprofundou sua crítica ao esquematismo no estudo sobre produção escravista, alimentação e industrialização, demonstrando como a produção de café e açúcar nas Américas e seu consumo na Europa reduzia os custos de trabalho para os setores fabris, integrando escravidão e assalariamento no mesmo universo, por meio do nexo da alimentação. Dale Tomich passou a teorizar diretamente a questão da escravidão durante a Revolução Industrial. Sua observação de que na passagem do século XVIII para o XIX, o escravizado

²⁵ Em certa medida essas ideias já estavam sendo desenvolvidas desde o final da década de 1960, quando da publicação de NOVAIS, Fernando A. "O Brasil nos quadros do antigo sistema colonial". In: CARDOSO, Fernando Henrique. *Brasil em perspectiva*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.; ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972, p. 586; PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos de economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979, pp. 333-334.

²⁶ WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. *The modern world-system. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. London: Academic Press, 1974, pp. 86-90, 192-193.; BRAUDEL, 1994, II, pp. 236-239. BRAUDEL, III, 25, 29-31, 57-58, 394-397, 405.

passava a ser valorado pelos capitalistas mais em função de sua capacidade de produzir insumos baratos para a indústria e para a vida urbana do que pelo lucro produzido em sua mercantilização foi o cerne do que ele chamou de Segunda Escravidão. Cindindo temporalmente a instituição econômica da escravidão, Tomich apontou para a transformação qualitativa que acompanhava a mudança quantitativa na produção escravista: as técnicas de controle, a mecanização do trabalho e a contabilidade industrial, aplicadas aos campos e lavouras escravistas eram tão fundamentais para a expansão da produção quanto a demanda dos centros fabris.²⁷

No campo da Nova História Econômica, não houve um consenso forte. Alguns historiadores reafirmavam que os lucros do comércio colonial haviam sido consideráveis, apenas não astronômicos, e que produziram efeitos multiplicadores na economia europeia, de modo a preparar o terreno para a industrialização. Outros discordavam quase totalmente e buscaram ressaltar as dinâmicas internas do continente europeu e reduzir os lucros da escravidão aos lucros imediatos do tráfico e de engenhos individuais. O'Brien, o mais feroz dos críticos chegou, ao ponto, muito frágil, de afirmar que a contribuição da periferia para o desenvolvimento econômico europeu teria sido "periférica", ou seja, pequena.²⁸ Com o passar

²⁷ TOMICH, Dale, *Prelude to Emancipation: Sugar and Slavery in Martinique, 1830-1848*, (unpubl. Ph.D. dissertation; Univ. of Wisconsin, Madison), 1976 apud MINTZ, Sidney. "Was the Plantation Slave a Proletarian?" *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 2, No. 1 (Summer, 1978), pp. 81-98, 1978, pp. 83-87, pp. 86, 91, 97; MINTZ, op. cit., pp. 83-87; MINTZ, Sidney W. "The Caribbean Region". *Daedalus*, Vol. 103, No. 2, Slavery, Colonialism, and Racism (Spring, 1974), pp. 45-71, 1974, p. 66.; MINTZ, Sidney. *Sweetness and Power*. 1986, pp. 106-109, 114, 115, 133, 147-149; SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. Vol. 456. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp. 9, 218-220; ALENCASTRO, Luiz. F. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras. 2000, pp. 101-103, 210-212.

²⁸ LOPES, Gustavo Acioli. "Combates na história atlântica: a historiografia de Joseph E. Inikori." *História da Historiografia: International Journal of Theory and History of Historiography*, Ouro Preto, v. 6, n. 12, p. 176-196, 2013. pp. 178-180; INIKORI, Joseph E. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century." *The Journal of Economic History* 41.4: 745-776, 1981, pp. 746-747, 773-776; INIKORI, Joseph E. "Slavery and the revolution in cotton textile production in England." *Social Science History* 13.4, pp. 343-379. 1989, p. 370; INIKORI, Joseph E. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century: A rejoinder." *The Journal of Economic History* 43.3, pp. 723-728, 1983, pp. 723-726; SOLOW, Barbara L. "Caribbean slavery and British growth: the Eric Williams hypothesis." *Journal of development economics* 17.1-2, pp. 99-115, 1985, pp. 105-106, 108-109, 112-113; ENGERMAN, Stanley L. "The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis". *Business History Review*, Vol. XLVI, No. 4, Winter, 1972, p. 430-431, 432, 434-435, 442; CROUZET, François. "Capital Formation in Great Britain During the Industrial Revolution", in CROUZET, François. *Capital Formation in the Industrial Revolution*, Londres: Methuen & Co., pp. 162-223, 1972, p. 175-177; RICHARDSON, David. "Profitability In the Bristol-Liverpool Slave Trade." *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 62, n° 226-227, 1.2, La traite des Noirs par l'Atlantique : nouvelles approches, pp. 301-308, 1975, p. 308 ; EGNAL, Marc; ERNST, Joseph A. "An Economic Interpretation of the American Revolution". *The William and Mary Quarterly*, Vol. 29, No. 1 (Jan., 1972), pp. 3-32, 1972, p. 11. KLEIN, Herbert S. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1978, pp. 250-251. DRESCHER, Seymour. *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. 2 ed. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2010, p. 15; O'BRIEN, Patrick. "European economic development: the contribution of the periphery." *The economic history review* 35.1: 1-18, 1982, pp. 16-18; ANDERSON, B. L.; RICHARDSON, David. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century: A rejoinder rebutted." *The Journal of Economic History* 45.3: 705-707, 1985, pp. 715-717, 720, 721; DARITY W. "The Numbers Game and

dos anos foi surgindo uma elaboração mais equilibrada dos fatos, que apontava como a relação entre dinâmicas europeias e coloniais co-produziu as condições para a industrialização. Ao fim do debate, até mesmo O'Brien passou a relativizar suas antigas posições.²⁹

Finalmente, em 1988, o historiador estadunidense Joseph Miller publicou o trabalho que talvez ainda seja o mais completo sobre o tráfico de escravizados no Atlântico sul. Em *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Miller descreveu minuciosamente como acontecia o financiamento das expedições escravistas, seu abastecimento alimentar, mencionando as carnes salgadas, e dirigindo o olhar para a relação entre financeirização e escravidão, que teve um papel fundamental no Império português e constituiu um dos maiores ramos mercantis da Idade Moderna.³⁰

A passagem para a década de 1990 apresentou diversas inovações. Entre os estudiosos do mercado global e da economia-mundo, Tomich apresentou explicitamente as relações entre a produção cubana de açúcar e o desenvolvimento mecânico e industrial entre 1760 e 1860. Guillermo Palacios tematizou diretamente os impactos da Revolução Industrial na crise de abastecimento alimentar causada no Pernambuco colonial por conta da virada econômica da agricultura em direção à produção de algodão enviado à Inglaterra. A ligação íntima e interna da economia da região às exportações e ao mercado mundial havia colocado a própria reprodução física dos sujeitos que ali habitavam em questão: impelidos a produzir para exportação, devido aos altos preços do algodão, os camponeses de Pernambuco passaram a substituir seus cultivos de abastecimento, tais como a mandioca, pela fibra, o que produziu um encarecimento tremendo do custo de vida naquele período. Percebendo que a economia escravista pecuarista do Rio Grande de São Pedro havia sido ativada por conta desta crise, Palacios estava apontando a relação íntima e promíscua entre a economia inter-regional da América portuguesa e a demanda industrial atlântica. Deste modo, o que ele demonstrava era que não havia espaços para dualismos entre o que havia se convencido chamar de “mercado interno” e “mercado externo”. Em suma, ambos eram circuitos integrantes do mesmo espaço

the Profitability of the British Trade in Slaves.” *The Journal of Economic History*. 45(3):693-703, 1985 p. 702; ANDERSON; RICHARDSON, op. cit., pp. 704-707; DRESCHER, Seymour. "Eric Williams: British Capitalism and British Slavery." *History and Theory* 26.2 pp. 180-196, 1987, pp. 183-184, 190.

²⁹ RICHARDSON, David. “The Slave Trade, Sugar, and the British Economic Growth, 1748-1776”. In SOLOW, Barbara L.; ENGERMAN, Stanley L. *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987; SOLOW, Barbara L. *Slavery and the rise of the Atlantic system*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, pp. 19-20, 75-76; O'BRIEN, Patrick Karl, “The Foundation of European Industrialization: From the Perspective of the World”. *Journal of Historical Sociology*, Vol. 4, No. 3 September, 1991, pp. 310-312.

³⁰ MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988, pp. 597, 681.

econômico. Finalmente, Giovanni Arrighi se apropriou dos estudos de Braudel para elaborar sua própria periodização e teorização da economia-mundo capitalista entre os séculos XVI e XX. Ele observou a passagem dos diferentes “centros” de poder financeiro mundial através dos séculos e caracterizou o processo através da categoria de Ciclos de Acumulação Sistêmica, em uma sucessão dos genoveses, entre o século XV e o XVII, holandeses, entre o século XVI e o XVIII, ingleses, entre XVIII e XX, e estadunidenses, entre XIX e XX, como os detentores de poder político sobre as cidades nas quais se centravam os fluxos de capital. A sobreposição temporal se dá pelo fato de que um ciclo se engendrou através da decomposição do ciclo anterior, de modo que, por exemplo, a financeirização da economia holandesa no século XVIII, acabou por estimular a economia mercantil inglesa no período, o que ensejou parte de sua ascensão.³¹

No Brasil, combinando as perspectivas teóricas de Ciro Cardoso e Assadourian, João Fragoso e Manolo Florentino argumentaram que durante o período colonial tardio os homens de negócios “brasileiros” supostamente controlariam, através dos fluxos de crédito, extensas redes de abastecimento que ligavam o Rio de Janeiro, o principal porto escravista da América portuguesa do período, aos interiores de Minas Gerais, São Paulo, Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro. Deste modo, o capital produzido com a circulação dos escravizados e das mercadorias tropicais poderia ser acumulado na própria colônia e convertido em títulos e terras, que garantiriam a continuidade da hierarquização e desigualdade social. Este movimento, supostamente, representava uma dinâmica de esterilização do capital, visto que ao invés de ser reconvertido em novas aventuras comerciais, ele estaria sendo empregado em títulos nobiliárquicos, a fim de garantir o acesso dos negociantes a cargos políticos dentro do Império, e em terras, cujas taxas de lucro eram inferiores aos do setor comercial. Por fim, dada a capacidade de reprodução do sistema via os baixos preços dos escravizados na América portuguesa, obtidos através de artigos coloniais cujo comércio seria controlado por súditos nascidos no Brasil, os autores sugeririam que a acumulação de capitais entre os luso-brasileiros poderia ocorrer mesmo em momentos de retração da economia global, de modo que, apesar de uma suposta crise do mercado global no início do século XIX, as populações escravizadas da América lusa puderam aumentar, ou seja, o patrimônio dos senhores escravistas pode aumentar,

³¹ WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840s*. University of California Press, 1989, pp. 68, 72,73, 144-146; TOMICH, op. cit. 2011, pp. 86-95, 121-122; PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1871)*. Editora Universidade de Brasília, 2004, pp. 140, 159; ARRIGHI, Giovanni. *The long twentieth century: Money, power, and the origins of our times*. verso, 1994. pp. 219-222

através da intensificação do comércio. Ao fim e ao cabo, tais conclusões os levaram a afirmar que o mercado colonial possuiria ritmos próprios que poderiam ser antagônicos às dinâmicas da economia-mundo capitalista, com a qual ele era integrado de maneira muito frágil. Isso comporia uma lógica arcaica, não-capitalista, que diferenciaria a América da Europa.³²

No ímpeto de reforçar a existência de autonomia econômica, surgiram trabalhos de História Regional, especialmente sobre a região sul no auge do período charqueador. Helen Osório, a seu turno, focou na produção pecuária, a fim de ressaltar a dependência dos comerciantes, estancieiros e charqueadores do Rio Grande, não do mercado global, mas do financiamento dos mercados cariocas. Gabriel Berute, seu orientando, seguiu uma tese semelhante para apontar como o tráfico escravista para a capitania estaria disperso uma larga base de pequenos comerciantes, mas com um pequeno número de grandes traficantes, todos considerados por ele como luso-brasileiros. Por fim, Tiago Luis Gil, orientando de Frágoso, estudando os processos de contrabando na fronteira, ressaltou a relevância das autoridades locais e das relações pessoais para a circulação de pessoas e bens na região. Com isso, os autores estavam tentando reforçar a tese de que haveriam dinâmicas regionais que sobredeterminariam a autonomia da América frente às mudanças na economia-mundo, uma vez que estas não penetrariam nas relações “não-capitalistas”. Entretanto, parte do problema é que eles não

³² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, pp. 144-147, 268, 366-369; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: os séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 75-77 e 204-208. Em boa medida, ainda que não cite a tese de doutorado da autora, os dois trabalhos reproduziam as técnicas de caracterização das comunidades mercantis desenvolvidas por Susan Migden Socolow, no livro *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*, publicado em livro em 1978, fruto de sua tese de doutorado em Columbia, sob orientação de Herbert Klein. Cf. SOCOLOW, Susan Migden. *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*. Cambridge University Press, 1978; FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790- c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 83-86, 125-127 e 225-226, 230-233. COSTA, Valter Mattos. *O Canto Da Seria. A influência pós-moderna na Historiografia. Fluminense do Antigo Regime nos Trópicos*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de história, Rio de Janeiro, 2014, pp. 100-106. Entretanto, quando eles escreviam, os limites da perspectiva já haviam sido apontados. No mesmo ano, Stuart Schwartz criticou duramente o livro que sintetizava a tese de Frágoso, *Homens de Grossa Aventura*, e o *Arcaísmo como projeto*, apontando que a sua suposta superação de Caio Prado Jr. não era tão significativa quanto supunham os autores, uma vez que este último, já em 1942, havia “atribuído atenção considerável aos pequenos cultivadores de terras, não proprietários de terras e ao mercado interno, mas ele e outros argumentaram que as exportações permaneciam o setor dinâmico da economia”. Mais ainda, a argumentação de que a lógica da nobilitação caracterizaria a ação das elites como “não capitalistas” já havia sido falseada pelas observações de que as relações entre nobreza e burguesia na formação de uma classe mercantil durante a Idade Moderna haviam sido recorrentes, inclusive caracterizando-a como a era de um “capitalismo cavalheiresco”. Deste modo, toda a argumentação estaria baseada em uma noção “antiquada” de que a emergência da burguesia significaria a derrota da aristocracia ou a decadência da importância econômica da agricultura. Cf. SCHWARTZ, Stuart B. "Somebodies and nobodies in the body politic: mentalities and social structures in Colonial Brazil." *Latin American Research Review* 31.1, 113-134, 1996, pp. 114-120. Para a crítica dos limites da perspectiva regionalista de Assadourian, ver PEREIRA, Caio Mathias Vaz. *O Grande Pumbo: o tráfico intra-americano de escravos na formação do Atlântico sul (1640-1700)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: PPGH/UFF, 2021, pp. 24-26.

explicavam a permanência das relações pessoais e do monopólio no capitalismo contemporâneo, o que fragiliza a tese de que essa economia seria contrária à lógica de mercado, que tantas vezes reproduziu monopólios e dependeu da pessoalidade dos mercados.³³

Entretanto, outras tendências ainda se faziam presentes no campo historiográfico brasileiro. Em 2001, Rafael Marquese defendeu sua tese de doutorado avaliando as estratégias de administração escravista nas Américas tendo as reflexões de Dale Tomich como fundamento. Em sequência, no ano de 2005, inspirado pela História Global do Trabalho e pelos estudos de antropologia histórica do trabalho, sobretudo os anglófonos, como Peter Linebaugh, Marcus Rediker e Edward P. Thomson, Jaime Rodrigues procurou investigar em sua tese a composição da sociabilidade nos navios escravistas e os diferentes grupos sociais que o constituíam. Finalmente, em 2006, Maximiliano M. Menz defendeu sua tese sobre o Rio Grande de São Pedro, procurando inseri-lo na narrativa sobre a acumulação primitiva e a transição para o capitalismo, nos marcos do *Antigo Sistema Colonial*.³⁴

Por sua vez, em 2000, Jason Moore, professor de sociologia em Binghamton, avançava a perspectiva de economia-mundo de Braudel buscando compreender o papel das Américas na expansão do capitalismo. A fim de conferir movimento, historicidade e concretude para os ciclos de acumulação, o historiador e geógrafo desenvolveu a categoria de *fronteiras da mercadoria*. Em um artigo de 2000, ele procurou teorizar o avanço das diferentes zonas de expansão de produção de mercadorias, com o objetivo de superar as dificuldades teóricas colocadas pela inter-relação entre humanos e natureza não-humana. A ganho teórico deste constructo intelectual é a percepção de que a noção de fronteira, para além de móvel não coincide diretamente com os limites imperiais ou nacionais, de modo que o estudo empírico se torna necessário para a reconstrução teórica da história, a fim de captar as resistências histórico-

³³ GELMAN, Jorge. “Una historia dada vuelta. Los aportes de C. S. Assadourian a la historia económica y agraria rioplatense”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2012. Curiosamente, Assadourian não foi citado na tese de Osório. OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, p. 164-168, 175, 199; BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 — c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006, pp. 156-158; GIL, Tiago Luís. *Infiéis transgressores: elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

³⁴ MENZ, Maximiliano Mac. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006a, 252-259; MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente. Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004; LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. “The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century.” *Journal of Historical Sociology*, 3(3), 225–252, 1990, p. 244; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Tese de Doutorado. Campinas: PPGH/UNICAMP, 2000, pp. 387-394; MARQUESE, Rafael; PIMENTA, João Paulo. “Tradições de história global na América Latina e no Caribe.” *História da Historiografia: International Journal of Theory and History of Historiography* 8.17, 2015 pp. 33, 34, 38-40

geográficas presentes no fazer e refazer do metabolismo social.³⁵

Essa intensa abertura teórica foi seguida de uma forte internacionalização da historiografia latino-americana. Na década de 2010, historiadores como Alex Borucki, Gabriel Aladrén Jonas Vargas, Daniel Domingues da Silva, Fabrício Prado e Leonardo Marques pesquisaram diversos países, seja através de programas de pós-graduação internacionais, seja através de intercâmbios com universidades da América Latina. Tal perspectiva ampla incidu diretamente nos trabalhos sobre o tráfico de escravizados que esses pesquisadores produziram. Seja no caso do Rio da Prata, para o qual Borucki, Aladrén, Vargas e Prado demonstraram a participação de agentes transimperiais e redes de comércio mais amplas que os limites imperiais, tanto na produção de charque, quanto na circulação de pessoas escravizadas. Seja no caso do tráfico de escravizados no Atlântico Norte, como demonstrou Marques, a partir da trajetória dos financiadores e traficantes do comércio de seres humanos baseados nos EUA, imbricados em todo o Atlântico. Ou ainda para o caso do Atlântico Sul, sobre o qual Silva se debruçou para apontar a multiplicidade de agências e identidades africanas no processo do tráfico.³⁶

Ora, tal concepção foi combinada com a influência de Dale Tomich e do conceito de Segunda Escravidão na historiografia Brasileira. Uma série de estudos foi conduzida sob a perspectiva, ligando a escravidão renovada do Brasil entre 1780 e 1860 às transformações no mundo atlântico em plena industrialização. Por questão de conveniência e concisão cito dois trabalhos exemplares que sintetizam as posições e apresentam alguns dos historiadores engajados com a perspectiva: *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX*, de 2016,

³⁵ MOORE, Jason, "Capitalism as world-ecology: Braudel and Marx on environmental history." *Organization & Environment*, v. 16, n. 4, pp. 431-458, 2003. pp. 445-447; MOORE, Jason W. "Sugar and the expansion of the early modern world-economy: Commodity frontiers, ecological transformation, and industrialization." *Review (Fernand Braudel Center)* (2000): 409-433. pp. 410-411; MARX, Karl. (1867). *O Capital: Crítica da Economia Política*. Vol. I, T 1, São Paulo: Nova Cultural, 1996a, pp. 166-170.

³⁶ BORUCKI, Alex., 'The slave trade to the Rio da Prata, 1777-1812: Trans-imperial networks and Atlantic warfare.' *Colonial Latin American Review* 20.1 (2011) 81-107, 2006; ALADRÉN, Gabriel, *Sem respeitar fê nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 2012, pp. 73-106, 338-343; VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013, pp. 70-106. 468-472; SILVA, Daniel B. Domingues. "The Supply of Slaves from Luanda, 1768-1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho". *African Economic History*. V. 38, p. 53-76, 2010; SILVA, Daniel B. Domingues. "The Atlantic Slave Trade from Angola: a Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867." *International Journal of African Historical Studies*. Vol. 46, No. 1, p. 105-122. 2013; SILVA, Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017, pp. 167-169; PRADO, Fabrício. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio da Prata*. University of California Press, 2015, pp. 181-186. PRADO, Fabrício. "Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824)." *História Econômica & História de Empresas* 25.1: 62-93, 2022a; MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*. Yale University Press, 2016, pp. 256-262.

organizado por Rafael Marquese e Ricardo Salles, e, mais recentemente, em 2020, *A segunda escravidão e o império do Brasil em perspectiva histórica*, de organização de Mariana Muaze e Ricardo Salles. Não apenas no Brasil a relação entre escravidão e capitalismo tem sido investigada. Nos EUA, a chamada *New History of Capitalism*, Nova História do Capitalismo, tem atraído atenções ao apresentar as relações entre a escravidão, o financiamento da industrialização do país e mesmo ao crescimento econômico do Norte durante o período colonial.³⁷

Uma das principais inovações neste sentido foi produzida por Márcia Berbel, Rafael Marquese e Tâmis Parron, e mais tarde desenvolvida por Leonardo Marques. Os quatro historiadores, complexificando o esquema temporal da Segunda Escravidão e combinando-o com a periodização do capitalismo histórico feita por Giovanni Arrighi, propuseram a existência entre os séculos XVI e XVIII, de duas estruturas históricas singulares, o Sistema Atlântico Ibérico e o Sistema Atlântico do Noroeste Europeu, aos quais a “crise geral da escravidão negra e do colonialismo no Novo Mundo na virada do século XVIII para o XIX”, haveria colocado um fim, com o surgimento de uma nova temporalidade, o escravismo oitocentista, caracterizado anteriormente por Tomich como Segunda Escravidão.³⁸

Esta apreensão opera golpes teóricos importantíssimos: de saída, complexifica a percepção de Tomich;³⁹ em lugar de uma única cisão na estrutura temporal da escravidão haveriam ao menos duas a serem destacadas no período formativo da economia-mundo capitalista (séculos XVI a XVIII), uma entre o Sistema Atlântico Ibérico e o Sistema Atlântico do Noroeste Europeu e aquela que se interpõe entre estes dois e o Terceiro Atlântico, a Segunda Escravidão de Tomich. Assim, os autores corrigem a apreensão incorreta de que toda e qualquer escravidão anterior a passagem do século XVIII para o XIX seria parte de uma “Primeira Escravidão”, pois insere o elemento da cultura política e das diferentes trajetórias socioeconômicas para divisar dois sistemas que, apesar de não terem surgido ao mesmo tempo – os autores datam a montagem do sistema ibérico a partir da metade século XVI,⁴⁰ e do sistema

³⁷ MARQUESE, Rafael de Bivar; SALLES, Ricardo (orgs.), *Escravidão e capitalismo histórico do século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016; MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *A segunda escravidão e o Império do Brasil e em perspectiva histórica*. Recurso eletrônico. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 13-19, 2020; KIMBALL, Eric Bartholomew. “What have we to do with slavery?” *New Englanders and the Slave Economies of the West Indies*. In: BECKERT, Sven; ROCKMANRJ, Seth (Ed.). *Slavery's capitalism: A new history of American economic development*. University of Pennsylvania Press, pp. 186-187, 2016.

³⁸ BERBEL, Marcia; MARQUESE, Rafael; PARRON, Tâmis. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo, Hucitec: Fapesp, 2010, p. 14-15, 42-43; MARQUES, Leonardo. “New World Slavery in the capitalist World Economy.” In: YAZDANI, Kaveh; MENON, Dilip M. (eds.) *Capitalisms: Towards a Global History*, edited by Kaveh Yazdani and Dilip M. Menon, New Delhi: Oxford University Press, p. 71-94, 2020a.

³⁹ BERBEL; MARQUESE; PARRON, op. cit., pp. 14-15

⁴⁰ Ibid. p. 33.

do noroeste europeu a partir do primeiro quarto do século XVII – foram coevos em seus ritmos distintos, em uma totalidade, a economia-mundo, que não era homogênea em suas temporalidades.⁴¹ Assim, a própria integração mais profunda dos circuitos produtivos no século XIX é ela mesma um dado historicamente construído e não uma invariante do cenário atlântico.

A tendência de ampliação do escopo tem encontrado ressonância. No que podemos chamar de História Global da Escravidão, historiadores como Jesus Bohorquez e Maximiliano Menz, tem ampliado o alcance das pesquisas. Quebrando as amarras estreitas da História Atlântica, ambos apresentaram pesquisas que apontam que o financiamento do tráfico de escravizados provinha de diferentes fontes na Europa e estava diretamente relacionado com o comércio Euro-Asiático de tecidos. Deste modo, não apenas a aceleração do tráfico implica a conexão econômica entre América, Europa e África, mas a Ásia, enquanto consumidora da prata extraída na América — atividade que, realizada por mão-de-obra indígena, se assentava no setor de abastecimento escravista – e enquanto fornecedora dos tecidos trocados em África por pessoas escravizadas, estava ativamente presente no odioso comércio.⁴²

Ainda é importante identificar, que, a fim de colocar em relevo as demais identidade e agências no processo de formação do mundo atlântico, modulações da historiografia têm sido ativadas. Por um lado, trabalhos como o de Estevam C. Thompson, colocam em destaque as dinâmicas africanas que condicionaram o tráfico transatlântico de escravizados, como a atuação dos guerreiros Mbangala e a formação de sua revolução social no contexto da aceleração do tráfico.⁴³ Por outro, historiadoras como Marcy Norton, procuraram demonstrar que a exploração colonial não recaiu apenas sobre a força física dos indígenas, africanos e seus descendentes, mas também sobre suas tecnologias subalternas, que compuseram o cotidiano da América.⁴⁴ Política e tecnologicamente, diferentes agências formavam aquele mundo. Um ímpeto semelhante anima os trabalhos de Saidya Hartman, Diana Paton e Vanessa Oliveira, que buscaram atentar para a formação da subjetividade feminina em um mundo escravista. Seja nos navios, nos campos, ou nos mercados, sua agência e seu trabalho, mercantil ou de cuidado, formaram a complexa rede da vida que manteve em operação toda a atuação dos sujeitos

⁴¹ Ibid. p. 42-43.

⁴² MENZ, Maximiliano Mac. As “Geometrias” do Tráfico: o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796-1807). *Revista de História*, n. 166, p. 185-222, 2012; BOHORQUEZ, Jesus. *Globalizar el sur. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. PhD diss., European University Institute, 2016, p. 111.

⁴³ THOMPSON, Estevam Costa. *The Making of Quilengues: Violence, Enslavement and Resistance in the Interior of Benguela, 1600-1830*. Toronto: York University, PhD Thesis. 2021, pp. 128-130

⁴⁴ NORTON, Marcy. N. “Subaltern technologies and early modernity in the Atlantic World” *Colonial Latin American Review*, 26:1, 18-38 2017.

históricos.⁴⁵

Finalmente, a questão da História Ambiental, tem se tornado imperativa. A iminência da crise ecológica coloca a descoberto o fato de que o capitalismo não opera apenas explorando a força de trabalho, mas que essa mesma exploração depende da produção social de uma natureza barata. Seja nas relações de propriedade ou no saque de guerra, a recomposição das margens de lucro, desde o período colonial, operou através da ilusão de que a natureza não-humana era uma forma de “presente”, um livre recurso a ser tomado, trocado e explorado. A formação colonial das Américas implicava que plantas e animais não-humanos como o gado, fossem convertidos em fontes de lucro.⁴⁶

Neste sentido, me utilizarei do construto das cadeias mercantis para mobilizar as questões que a historiografia recente tem levantado. O conceito, desenvolvido em 1986, por Immanuel Wallerstein e Terence Hopkins em 1986, pretende descrever os diferentes momentos de um circuito produtivo, considerando os diferentes locais envolvidos no processo e os diferentes agentes em sua relação de produção, circulação e consumo.⁴⁷ Apontando os agentes escravizados na produção do charque e o tráfico que os trazia até o Rio Grande de São Pedro, pretendo elucidar a hierarquização espacial e a geometria de acumulação que se formou no Atlântico Sul, mas que através do contrabando de prata por escravizados e da utilização de tecidos asiáticos no comércio em África, acelerado pelos conflitos do continente, envolvia as quatro partes do mundo. Por meio da circulação de charque no porto do Rio de Janeiro, proponho uma investigação da relação do comércio charque com as redes mercantis que se formavam e se assentaram na cidade, por meio de sua relação com o tráfico e contrabando de escravizados. Por fim, com a análise da realidade do consumo do charque nos navios escravistas tenho como objetivo apontar a relevância das relações de gênero no trabalho alimentar e a centralidade de alimentação a bordo para a continuidade do tráfico e do escravismo de modo mais amplo. Tais operações compõem uma tentativa de compreender as condições de realização do avanço da fronteira mercantil do charque, baseada no metabolismo entre seres humanos e animais não humanos, efetivada através da exploração escravista da natureza, da força de trabalho e da incorporação capitalista das tecnologias subalternas africanas e indígenas.

⁴⁵ HARTMANRJ, Saidiya. "Vênus em dois atos." *Revista Eco-Pós* 23.3 (2020): 12-33; OLIVEIRA, Vanessa S., *Slave Trade and Abolition: Gender, Commerce and Economic Transition in Luanda*. Madison: The University of Wisconsin Press, 2021; PATON, Diana. "História das relações de gênero, história global e escravidão atlântica: sobre capitalismo racial e reprodução social." *Afro-Ásia* 67 (2023): 583-633.

⁴⁶ MOORE, Jason W. "O surgimento da Natureza Barata". *Antropoceno ou Capitaloceno: Natureza, história e a crise do capitalismo*. (2022): 128-187; MARQUES, 2023 *sobrevivendo ao inferno*.

⁴⁷ HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel. *Commodity chains in the world-economy prior to 1800*. Review (Fernand Braudel Center), New York, v. 10, n. 1, p. 157-170, 1 jul. 1986.

Portanto, a capitania do Rio Grande de São Pedro se trata de nossa unidade de observação e a economia-mundo capitalista da nossa unidade de análise.⁴⁸ Ou seja, através do olhar que parte do Rio Grande, tentaremos mirar o mundo que o formava, seja em África, na Europa ou na Ásia. Deste modo, procuro evitar o nacionalismo metodológico e traçar uma história global do capitalismo.⁴⁹ Se, em 1780, Domingos Alves Branco Muniza Barreto, cavaleiro professor da Ordem de São Bento de Aviz, afirmava que pretendia “tirar aquele Continente [a capitania] do ínfimo e decadente estado em que se acha (...)”,⁵⁰ em 1839, o comerciante francês Nicolau Dreys, instalado no Rio Grande, entre 1817 e 1825, afirmava que “as esplendidas pastagens, em que girão e se multiplicão imensas manadas de gado, são as minas de ouro que ahi se tem explorado com incessante lucro”.⁵¹ Da decadência ao lucro infinito. De certo modo, pretendo procurar as dinâmicas globais que operaram esta passagem.

No primeiro capítulo, me debruçarei sobre a produção, comércio e consumo de sal. Por meio das séries de preço e exportação, bem como a partir das descrições do processo, busco traçar uma narrativa que dê conta da periodização e do desenho das rotas formadas entre produtores, comerciantes e consumidores. Assim, se aponto a longa duração deste comércio, desde do momento de produção portuguesa em Setúbal, comercialização e incorporação aos peixes salgados em Amsterdam e consumo do cristal na forma de carne salgada de animais marinhos na atual Polônia, é para construir uma perspectiva das transformações operadas na Era das Revoluções. Não apenas as distâncias cresciam, acompanhando as demandas longínquas das *plantations* e cidades dos impérios ultramarinos, mas também o grau de

⁴⁸ Para o conceito cf. BABBIE, Earl R. *The practice of social research*. Cengage learning, 2020, p. 97-103. Para os desdobramentos do conceito e os debates a respeito deste na historiografia da escravidão cf. MARQUES, Leonardo; MARQUESE, Rafael de Bivar. *Ouro, café e escravos: o Brasil e “a assim chamada acumulação primitiva”* In: MARQUESE, Rafael de Bivar (ed.). *Os tempos plurais da escravidão no Brasil: ensaios de história e Historiografia*. São Paulo: Intermeios, p. 105-133, 2020. p. 119-122. MARQUES, Leonardo. Unidades de Análise, Jogos de Escalas e a Historiografia da Escravidão no Capitalismo In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *A segunda escravidão e o Império do Brasil e em perspectiva histórica*. Recurso eletrônico. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 53-75, 2020. p. 56-64.

⁴⁹ Para uma crítica contemporânea ao nacionalismo metodológico ver: MARQUES, Leonardo. Cadeias mercantis e a história ambiental global das Américas coloniais. *Esboços: histórias em contextos globais*, v. 28, n. 49, p. 640-697, 2021a. p. 670, MARQUESE (ed.), 2020, p. 24-30 e MARQUES, Leonardo. Unidades de Análise, Jogos de Escalas e a Historiografia da Escravidão no Capitalismo In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *A segunda escravidão e o Império do Brasil e em perspectiva histórica*. Recurso eletrônico. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 53-75, 2020. p. 55 e 67; MAXWELL, Kenneth. *Naked tropics: essays on empire and other rogues*. Routledge, 2013. p. 61-64

⁵⁰ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniza. “Observações relativas a agricultura, comércio e navegação do continente do Rio Grande de São Pedro no Brasil, por Domingos Alves Branco Muniza Barreto, cavaleiro professor da Ordem de S. Bento de Aviz e capitão de infantaria do regimento de Estremos”. apud SANTOS, Corcino Medeiro dos. *Economia e sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1984, pp. 177-188.

⁵¹ DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da provincia do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839, pp. 63-64.

exploração e intensidade da utilização da mão de obra escravizada atingia cada vez mais etapas do processo produtivo, provocando uma dinâmica de aprofundamento das relações escravistas em plena decolagem da industrialização.

No segundo capítulo, lançarei luz aos momentos de mercantilização e consumo do charque vindo do Rio Grande de São Pedro até o Rio de Janeiro colonial. Por meio dos códices de entrada das embarcações e dos inventários *post-mortem* dos negociantes das carnes, procurarei reconstituir os traços da rede mercantil que possibilitava a circulação de tal mercadoria. Não é de surpreender que assim como os demais artigos do comércio colonial, o charque se encontrava enredado nas tramas mercantis do negócio escravista. O objetivo é demonstrar a relação entre os principais negociantes do produto com os maiores traficantes da capital do Vice-Reino. Ademais, o consumo do charque era uma questão de sobrevivência da lucratividade do tráfico. Por isso, tive como projeto reconstituir as razões e consequências da introdução dos corpos animais salgados na dieta dos escravizados durante a travessia, como forma de rasgar o véu sobre a exploração das mulheres escravizadas, cujo trabalho transformava as carcaças em alimento, bem como a lógica mercantil da utilização da carne como elemento de redução da taxa de mortalidade a bordo.

Finalmente, no terceiro e último capítulo, busco encontrar os fundamentos do comércio de importação e da produção da capitania do Rio Grande de São Pedro que a amarravam ao mercado atlântico, ao tráfico, ao contrabando e à Revolução Industrial. Principio apresentando a tensão entre a elevação dos preços dos escravizados, ocasionada pela demanda industrial dos insumos produzidos na América, com os fluxos de importação de pessoas para o Rio Grande de São Pedro e a consequente reordenamento geográfico das regiões de embarque de Luanda para Benguela, este último um porto de contrabando, como forma de baratear o acesso à mão de obra a ser explorada. Não surpreende, pois a tentativa é demonstrar a conexão entre os agentes do comércio das carnes com o contrabando de escravizados para Montevideo e Buenos Aires, cuja rota desviava o tráfico que poderia ser realizado até a capitania portuguesa e intensificava a competição pela força de trabalho. Deste modo, não é de espantar que as tecnologias de criação de gado desenvolvidas nos sertões de Benguela tenham sido apropriadas pelos proprietários escravistas da fronteira sul da América.

Sigo apontando que a elevação do tráfico de escravizados implicava em uma maior importação de produtos industriais para a região, sobretudo tecidos, que não apenas cobriam os corpos dos trabalhadores, mas eram também instrumentos de trabalho na lida do gado. Assim, o Rio Grande não figuraria apenas como fornecedor de insumos para as matérias-primas da vida industrial, mas também como mercado consumidor, já que parte significativa dos tecidos

importados tinha origem inglesa. Uma vez que os proprietários das charqueadas procuravam manter o charque a baixos preços, a fim de garantir a competitividade, as exportações do Rio Grande perdiam valor relativo às importações. Finalizo indicando a provável intensificação da coerção física dos trabalhadores escravizados, como forma de contrapor tal tendência, que resultou em um maior número percentual de pessoas escravizadas feridas e enfermas na capitania.

Deste modo, penso poder relacionar a produção, o comércio e o consumo das carnes salgadas da capitania sul com os processos amplos de reprodução do capital na economia-mundo capitalista. A ideia é aprofundar a compreensão sobre a relação entre a industrialização capitalista e o avanço das fronteiras das mercadorias tropicais produzidas e consumidas por pessoas escravizadas. Trata-se, em última instância, de um esforço por transcender o caráter local, regional, nacional ou imperial das histórias sobre o capitalismo, a fim de demonstrar que mesmo as regiões remotas da América entraram em uma relação de reciprocidade produtiva com os desdobramentos das disputas por mercados e insumos que se operavam no mercado atlântico e, através dele, no mundo todo.

CAPÍTULO I – A GEOMETRIA DOS CRISTAIS

1.1 — Introdução

No dia 6 de novembro de 1605, no mês em que as chuvas começavam a arrefecer, cerca de 2.500 homens, comandados pelo almirante espanhol Luis Fajardo, avançavam sobre Punta del Araya, um istmo ao norte da atual Venezuela, na região caribenha. Navegavam em catorze galeões — imensos navios de quatro mastros — e em mais quatro embarcações menores pela costa de areias brancas. A expedição foi organizada a fim de punir os bucaneiros — majoritariamente holandeses, mas também ingleses e franceses — que haviam se instalado no local com o objetivo de coletar sal. Nove navios holandeses foram capturados e aproximadamente 400 homens foram mortos. Mais tarde, em 1607, o segundo em comando de Fajardo, Juan Alvarez de Avile's, foi morto em Gilbratar. Sua frota foi inteiramente destruída pelos holandeses, em uma evidente vingança ao ataque no Caribe.⁵² Em um mundo no qual se escravizavam africanos e seus descendentes para produzir valiosos cristais de açúcar, no qual indígenas *mitayos* morriam nos escombros das minas de prata de Potosí e no qual navios apinhados de camponeses forçadamente transformados em marinheiros afundavam-se nos

⁵² LATIMER, Jon. *Buccaneers of the Caribbean: How piracy forged an empire*. Harvard University Press, 2009. pp. 36-37.

mares do Índico, talvez uma batalha pelo comércio do sal pareça inconsequente.

No entanto, este conflito dos almirantes hispânicos com os assim chamados “piratas e bucaneiros” holandeses é revelador. Não apenas foi uma das batalhas do que Pieter Emmer chamou de “A Primeira Guerra Global”, entre ibéricos — cujas coroas estavam unidas desde 1580 — e holandeses, mas, sobretudo, trata-se de um momento que explicita as preocupações imperiais que estavam em jogo no processo de invasão e colonização das Américas. Em primeiro lugar, aponta para uma transformação geográfica em operação: o interesse econômico torcia-se do interior do continente; das minas de metais preciosos para os espaços tropicais das ilhas caribenhas, da costa da América e da África. As costas eram também os pontos mais suscetíveis a ataques e ocupações. Em especial, as conquistas do Império português eram fragilmente protegidas e intensamente dependentes das inversões de capital, expertise e relações interpessoais dos comerciantes dos Países Baixos, muitos dos quais, após a queda de Antuérpia em 1585, haviam migrado para a Holanda.⁵³ A procura por ramos comerciais alternativos — impulsionada pela queda de exportações de metais para a Europa vindas das Américas, na primeira metade do XVII — se intensificava em uma reordenação geo-histórica, que resultou na montagem das *plantations* caribenhas.⁵⁴

Em segundo lugar, a centralidade do abastecimento das mercadorias alimentares é evidente. A própria história de Punta del Araya e da região ao seu redor ilustra bem a questão. Desde o século XVI, o território dos indígenas *guaiqueirí* — liderados nas primeiras décadas de 1500 pela chefia feminina *Orocomay* — era chamado pelos espanhóis de “Costa de las Perlas” (Costa das Pérolas), termo que apresentava a principal atividade econômica desenvolvida pelos castelhanos nas ilhas de Margarita e Cubagua, próximas à costa. Em 1500, foi estabelecido um assentamento na ilha de Cubagua. Mais tarde, em 1528, ele seria elevado ao status de cidade, sob o nome de Nueva Cádiz. As tensas relações entre europeus e nativos variavam entre o conflito direto e o comércio; o fluxo contínuo das pérolas garantia o acesso dos colonos aos produtos europeus, essenciais para a construção de habitações coloniais e para as negociações com os indígenas.

Entretanto, após 1538, com a queda da produção das joias, predatoriamente exploradas, a capacidade dos colonos em ofertar mercadorias aos *guaiquerí* em troca de alimento decaiu

⁵³ EMMER, Peter. "The first global war: the Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609." *E-journal of Portuguese History* 1.1: 2, 2003, pp. 10; ANTUNES, Catia. "The commercial relationship between Amsterdam and the Portuguese salt-exporting ports: Aveiro and Setubal, 1580-1715." *Journal of Early Modern History* 12.1: 25-53, 2008, p. 35

⁵⁴ MARICHAL, CARLOS (Org.). *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500–2000*. [S.l.]: Duke University Press, pp. 25–52, 2006, p. 35

rapidamente. Em resposta, em 1541, os espanhóis organizaram uma expedição armada contra as forças de *Orocomay*, a fim de roubar seus mantimentos, especialmente cargas de mandioca, plantadas pelos povos originários. Os *guaiquerí* foram vencidos e expulsos da região mais costeira do continente, contudo, o assentamento espanhol logo definhou: sem os alimentos produzidos e comercializados pelos indígenas, a faminta Cidade de Nueva Cádiz foi abandonada no mesmo ano do conflito.⁵⁵ Punta del Araya seria novamente colocada sob olhares europeus em 1599, quando os contrabandistas do continente chegaram à região em busca de sal.⁵⁶ Das pérolas aos cristais brancos, das joias ao alimento.

Manter impérios ultramarinos exigia rotas seguras de comida. E se elas fossem atravessar o Oceano, o risco de apodrecimento nos navios era muito grande; o sal aparecia como uma possível solução: era, em verdade, uma importante tecnologia imperial para traçar os desenhos dos circuitos alimentares, mesmo que distantes, que garantissem a possibilidade de abastecimento de maneira integrada aos mercados europeus. O sal preservava e barateava os alimentos. Em particular, as carnes salgadas estavam se tornando uma mercadoria central na manutenção dos humanos cativos nas colônias americanas, um alimento barato e móvel.

Trata-se de uma cruel ironia histórica, pois isto acontecia ao passo em que a carne fresca escasseava entre os trabalhadores europeus, condenados a dietas pouco nutritivas. De fato, “Enquanto a carne se tornava um luxo, comidas salgadas convertiam-se na dieta ordinária dos pobres (o que logo passou a incluir os escravos negros nas Américas).”⁵⁷ Considerando a importância da redução dos custos do trabalho, ou seja, a produção social da pobreza dos trabalhadores, para a efetivação do projeto colonial, este capítulo se propõe a esboçar uma breve trajetória do comércio de sal no mundo atlântico, entre os séculos XVI e XIX, com especial atenção para o período entre 1770 e 1810 e aos mercados do sul da América portuguesa, importantes demandantes de sal por conta da produção charqueadora.

Este capítulo versa sobre o comércio de sal no Atlântico e suas inter-relações com as conjunturas da economia-mundo. Tal arranjo dinâmico baseou-se em uma reconfiguração constante dos espaços produtivos e dos espaços demandantes que se alternaram, seguindo as estratégias da *ecologia política* dos impérios ultramarinos. A intenção é esboçar uma cronologia para estas geometrias coloniais e ressaltar algumas de suas peculiaridades no tempo. Para tanto,

⁵⁵ VELÁSQUEZ, Fidel Rodríguez. *Señoras de la tierra y el mar: mujeres indígenas, poder político y control territorial en las pesquerías de perlas del Sur del Caribe (siglo XVI)*. Comunicação da Cátedra Unesco – Desigualdades globais, Universidade Federal Fluminense, 23 de maio de 2023. Não publicado. pp. 13-15.

⁵⁶ LATIMER, op. cit. p. 36

⁵⁷ BRAUDEL, Fernand. *Civilization and capitalism, 15th-18th Century, Vol. I: The structure of everyday life*. Vol. 1. London: William Collins Sons & Co Ltd London, 1985 [1979]. pp. 197-198; tradução própria.

o texto divide-se em três seções. Na primeira, tratarei dos séculos XVI e XVII e das pressões colocadas pela consolidação das *plantations* enquanto espaço de relações produtivas, aqui entendidas de modo amplo, em seu complexo produção-circulação-consumo. Na segunda, vêm ao foco as especificidades da conjuntura do século XVIII e da reconfiguração urbana em Setúbal e Aveiro que permitiu a expansão da produção no Império português. Na terceira, com lente aproximada, será feita uma avaliação dessas dinâmicas na capitania de Rio Grande de São Pedro, entre os anos de 1787 e 1820, e dos impactos e determinações da formação do complexo charqueador, ou seja, do espaço econômico voltado para a produção de carnes salgadas, especialmente em sua relação com a formação dos circuitos salíferos na própria América portuguesa, em particular em Cabo Frio. Com estes procedimentos, pretendo capturar uma pluralidade de tempos e espaços que permita produzir um esforço historiográfico de escopo regional-global.

A conclusão é fazer avançar o argumento segundo o qual a geografia da produção salífera dialetizava-se com os ciclos de acumulação sistêmica e estabeleceu uma reciprocidade produtiva com as *fronteiras de mercadorias* formadas nas Américas. Especial atenção será atribuída à fronteira do charque, nossa unidade de observação empírica. O charque era, por sua posição na circulação imperial, um alimento produzido por escravizados, para escravizados, um foco privilegiado para estudar o barateamento das comidas e do valor atribuído às vidas por elas supridas. E o sal era sua condição de possibilidade.

1.2 — Sal nos campos do Norte: O ciclo de acumulação holandês e o sal de Portugal

No século XV, mercadores dos Países Baixos já frequentavam a Península Ibérica à procura de sal. Lisboa, no Reino de Portugal, e Andaluzia, no Império Espanhol, eram alguns dos portos mais relevantes para o escoamento do produto. No caso de Portugal, pequenas localidades pesqueiras haviam se tornado pontos centrais de venda dos cristais, que abasteciam a Europa, em geral via Porto ou Lisboa. Por sua vez, o protecionismo econômico teve um largo papel neste processo: legalmente, desde 23 de outubro de 1511, navios que viessem comprar peixes na porção meridional do reino deveriam também comprar o sal em Setúbal e Alcácer.⁵⁸ O consumo do arenque, produzidos ao norte do continente, impulsionava, portanto, o comércio e o crescimento das cidades elevavam a demanda por alimentos excedentes em larga quantidade.⁵⁹

⁵⁸ MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Editorial Estampa. Lisboa, vol. 1, 1989, p. 346.

⁵⁹ AMORIM, Inês. “Monopólio e concorrência: a roda do sal de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX)”, in *Articulação do sal português aos circuitos mundiais*:

Contudo, apesar da ampla geografia lusitana da produção do sal, foi em Aveiro, ao norte, e Setúbal, ao sul, que a produção alcançou porte interimperial.⁶⁰ Nestas cidades, a proximidade a corpos d'águas era uma importante condição: seja o imenso lago que margeava a cidade de Aveiro; seja em Setúbal, onde as salinas localizavam-se ao longo do rio Sado, a até 20 quilômetros de distância da margem.⁶¹ Em Aveiro, o sistema lagunar provavelmente formou-se a partir do depósito de sedimentos trazidos pelo rio Vouga, causa do assoreamento da região, que se combinou com o alagamento das áreas costeiras pelas águas do mar em nível elevado. Entre o Espinho e o Cabo Modengo uma baía guardava as águas dos lagos; entre os anos 600 e 1000, fortes chuvas e ventos intensificaram o processo.⁶²

Ainda que a qualidade do sal atraísse os visitantes, nem todo o sal era visto com os mesmos olhos. O sal de Setúbal, de cristais grandes e brancos era preferido pelos flamengos ao de Aveiro, de cristais menores e mais acinzentados, vendidos principalmente aos próprios portugueses, galegos, ingleses e irlandeses.⁶³ Parte da diferença talvez se explique em razão do uso do “feltro” na produção: se tratava de um tecido vegetal, produzido pela alga *microcoleur corium* e utilizado para filtrar a água – de baixa incidência em Aveiro, ao contrário de Setúbal.⁶⁴ Para além disso, a dinâmica ambiental dos portos era determinante no fato de que Setúbal exportava mais do que sua contraparte: enquanto o assoreamento crônico do porto de Aveiro impedia, várias vezes ao longo do ano, a entrada e saída dos navios, as colheitas e embarcações de Setúbal se estendiam por vários meses.⁶⁵

A tempos Aveiro já sofria com o acúmulo de detritos de tufa e madeira, no fundo do lago, o que não havia impedido que no século X, continuando ao XII, se registrassem atividades salíferas, fruto das zonas protegidas da deriva oceânica, mas com algum fluxo de maré e de um solo argiloso, que possibilitava a construção de tanques para coleta de sal.⁶⁶ O assoreamento, entretanto, tornaria inviável a coleta de sal na parte sul do lago a partir do XIV, reduzindo sua capacidade produtiva.⁶⁷ Setúbal, por sua vez, já havia polarizado as regiões à sua volta: a

antigos e novos consumos, Atas de Conferência Internacional, Universidade do Porto, pp. 183-220, 2008. P.189; PEREIRA, Olegário Nelson Azevedo. *Análise das configurações socioambientais em litorais da margem atlântica: lagunas de Aveiro (PT) e Araruama (BR)*. 2019. 1005 f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente) — Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019., p. 122 e 140.

⁶⁰ ANTUNES, Catia. "The commercial relationship between Amsterdam and the Portuguese salt-exporting ports: Aveiro and Setubal, 1580-1715." *Journal of Early Modern History* 12.1: 25-53, 2008, p. 26.

⁶¹ MAURO, op. cit. pp. 343-344.

⁶² PEREIRA, op. cit. pp. 77-78; 83-84.

⁶³ MAURO, op. cit. pp. 344-345; ANTUNES, op. Cit. p. 26.

⁶⁴ MAURO, op. cit. 343-344.

⁶⁵ ANTUNES, op. cit. p. 49.

⁶⁶ PEREIRA, op. cit, pp. 80-84; 123.

⁶⁷ Ibidem, p. 89.

intensificação do comércio na localidade produziu estagnação e crises nas vilas e cidades mais próximas, o que resultou em ondas migratórias para as salinas. A solução para a fome causada pela urbanização e desocupação dos campos foi financiada com os peixes e com o mineral: os mercadores de Amsterdam e da Antuérpia aportavam trazendo cereais do Báltico para ser trocado pelo sal e pelo pescado. A situação perdurou pelos quatro séculos seguintes, ainda que os campos nas margens do Sado tenham lentamente atraído mão-de-obra suficiente para abastecer a região.⁶⁸

Quatro rotas principais, regidas por contrato, eram utilizadas para amarrar Portugal à Amsterdam, onde encontravam-se os grandes produtores de arenque e os mercadores de grãos do Norte. Em primeiro lugar, simplesmente de Amsterdam para Aveiro ou Setúbal e daí em retorno; em segundo, uma rodada de comércio pelos portos portugueses como Viana, Porto, outros e o embarque de um complemento de carga feito de sal; em terceiro, de Amsterdam para Aveiro ou Setúbal e daí para vários portos no Báltico ou outras regiões; e, por fim, a quarta, a conexão direta entre o Báltico e Aveiro ou Setúbal.⁶⁹

Após a União Ibérica de 1580, entretanto, uma integração centralizadora das políticas do sal atingiu o mercado português. Seguindo o costume de Castela, as salinas portuguesas passaram a fazer parte do monopólio sobre a compra do produto, organizado nos dois séculos anteriores. A posição fortaleceu o sal português frente ao espanhol e atraiu os mercadores flamengos.⁷⁰ Entretanto, o conflito entre Amsterdam e Madri, colocou o comércio em hiato. A crise do meio do século XVI ainda estava se desenrolando. O porte do império espanhol parecia demais para manter, mesmo com as receitas extraídas da invasão da América, aliás, o influxo de prata de Potosí reforçava a tendência inflacionária, advinda do crescimento populacional, que pressionava os preços dos grãos, madeiras e animais.⁷¹ Aliada ao aumento generalizado dos custos, a grande burocracia imperial, espalhada da península às Américas, tornava inviável a continuidade da estabilidade da Coroa. Fillipe II, imperador espanhol, enredado em dívidas com alemães e genoveses, declarou falência, em 1557.⁷² Após as migrações dos mercadores de Flandres para a Holanda, em 1567, resultado da repressão dos Habsburgo, em 1585, a indústria

⁶⁸ ABREU, Laurinda. *Memórias da alma e do corpo: a Misericórdia de Setúbal na Modernidade*. Palimage Editores, 1999. pp. 22-23.

⁶⁹ ANTUNES, op. cit. pp. 27-28.

⁷⁰ AMORIM, op. cit. p. 185.

⁷¹ FISCHER, David Hackett. *The great wave: Price revolutions and the rhythm of history*. New York: Oxford University Press, 1996, pp. 73-75.

⁷² WALLERTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno I*. (Trad.port.) Porto: Afrontamento, 1993 [1974], pp. 179-182.

e comércio flamengos encontravam-se congelados.⁷³

Enquanto isso, a virada dos holandeses e flamengos ao protestantismo era reforçada pelas migrações de espanhóis não-católicos e mercadores interessados na vitalidade do comércio dos Países Baixos. Tratava-se de uma terra na qual a população, ao menos desde o século XV, apresentava uma forte dependência mercantil, ecologicamente constituída: após colheitas, relativamente mais prósperas do período da peste bubônica, o esgotamento ambiental impeliu os holandeses em direção ao comércio para a satisfação de suas necessidades físicas. Isto significou um extenso comércio no Báltico, baseado na troca de arenque por grãos, o que produziu, durante o longo século XVI, um intenso enriquecimento, uma vez que os holandeses se tornaram os mediadores de uma Europa Ocidental faminta, porém com baús cheios de prata saqueada do Peru e do México, e uma Europa Oriental que sustentava, via servidão dos camponeses e produção de grãos, uma classe aristocrática que demandava artigos de luxo e fluxos monetários.⁷⁴ Falamos, portanto, da formação da República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos, que, após 1568, ano de início dos conflitos para alcançar a independência do Império dos Habsburgo, declarava em 1581 sua existência enquanto Estado.

Figura 2 - Lisboa, Amsterdam, Varsóvia



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

Felipe II, a fim de refrear as revoltas nos Países Baixos, tentou utilizar o comércio do

⁷³ Ibidem, p. 186.

⁷⁴ MOORE, Jason W. "Amsterdam is standing on Norway" part II: The global North Atlantic in the ecological revolution of the long seventeenth century." *Journal of Agrarian Change* 10.2, pp. 188-227, 2010, pp. 193-198.

sal como uma arma de guerra: em 1598, fechou os portos portugueses aos comerciantes holandeses. A medida foi enfrentada com as armas: os holandeses, dependentes do sal português e espanhol para produzir o arenque, avançaram sobre as Américas. Punta del Araya tornava-se um alvo prioritário. As tréguas de 1609 a 1621 faziam o comércio entre ibéricos e holandeses retomar fôlego, impulso fortalecido pela subida dos preços decorrente da derrota flamenga no istmo caribenho, o que fez os holandeses retornarem aos mercados portugueses. Este era o momento de intensa ascensão da produção de arenque holandês, vendido no Báltico. A conexão Lisboa-Amsterdã-Varsóvia fazia fluir o sal e arenque na direção Oeste-Leste e os grãos na direção Leste-Oeste (Figura 2).⁷⁵

Depois de 1622, uma queda considerável do fluxo de carregamentos holandeses de sal podia ser percebida nos portos ibéricos. As autoridades de Aveiro até tentaram resistir modificando as zonas consumidoras e, em 1627, lançaram uma provisão que ordenava o uso de embarcações para carregar seu sal para Galiza e para o Norte da Espanha, bem como suspenderam a proibição de se expandirem as unidades produtivas de sal.⁷⁶ Entretanto, a retomada dos conflitos reacendeu o tráfico ilegal de sal e outras mercadorias, apenas menos intenso nos anos da trégua, causando uma crise violenta em Setúbal.⁷⁷ O conflito continental em duas frentes (espanhóis contra holandeses e ingleses) havia empurrado os europeus do norte em busca de novas fontes das mercadorias antes fornecidas pelos portos ibéricos.

O péssimo abastecimento das ilhas caribenhas pelo Império espanhol abriu o espaço necessário para a ação dos contrabandistas. Entre o sistema de licenças mercantis dos *asientos* e o comércio ilegal, franceses, ingleses e holandeses penetravam no arquipélago com cargas variadas, vindas da Europa, e pessoas escravizadas da África.⁷⁸ Se os navios ingleses devoravam o tabaco produzido nas ilhas, os franceses despejavam o linho de Ruão nas praias. Os holandeses, porém, estavam atrás do sal. Já estabelecidas no fim da década de 1590, agora, no fim da década 1620 e dos anos 1630, as rotas retornavam a ativa.⁷⁹

A ilha de Tortuga tornou-se central neste segundo momento. Contudo, a qualidade do sal — inapropriado para preservar peixes e carnes — preocupava os produtores de arenque. Por um lado, os vendedores de peixes bálticos viam suas mercadorias mortas apodrecerem; por outro, as salinas de Cádiz e Setúbal apresentavam pouca oferta aos europeus do Norte. O reforço às proibições do comércio do sal ibérico, em 1630, catalisou o processo de procura por novas

⁷⁵ AMORIM, op. cit. p. 190; ANTUNES, op. cit. p. 35; MOORE, op. cit. pp. 214-215.

⁷⁶ PEREIRA, op. cit. p. 141.

⁷⁷ ABREU, op. cit. p. 28; ANTUNES, op. cit. p. 28.

⁷⁸ Ibidem p. 34; LATIMER, op. cit. p. 25.

⁷⁹ Ibidem. pp. 35-36.

fontes: frotas holandesas atraídas pelo sal de Cabo Verde carregavam a ilha de produtos europeus para trocar pelos cristais.⁸⁰

O poder mercantil da reconstrução de paisagens foi mais uma vez invocado. Armas, empunhadas sob bandeiras inglesas e francesas, lançavam-se contra as ilhas que ainda restavam sob controle espanhol. Tortuga já havia sido ocupada por bucaneiros ingleses, mas Anguilla, ao norte das Antilhas, também foi reclamada.⁸¹ O interesse inglês era duplo: não era apenas abastecer os engenhos caribenhos, mas também as próprias esquadras militares eram mantidas com as carnes conservadas na salmoura. Especialmente na Irlanda, a produção crescia a passos largos, e já figurava como o principal ramo comercial no porto de Cork, ao sul da ilha. Os capitais das carnes convertiam-se em um importante sistema bancário e a cidade crescia com o afluxo de migrantes de todo o Continente. Mais tarde, nos parlamentos, os salgadores acabaram por ser privilegiados com os *Cattle Acts* (leis do gado), de 1663 e 1667, que reduziram o preço da carne paga pelos fabricantes.⁸²

Os ibéricos respondiam com um duplo movimento centrífugo da produção de sal. De um lado, salinas eram instaladas na costa da África e ilhas próximas e nas Canárias. O próprio processo de interiorização das cidades de Luanda e Benguela se aprofundava com a busca do sal na primeira metade do século. Estas últimas, colocavam em jogo o valioso sal-gema, de alta qualidade, cujas minas eram legalmente propriedade da Coroa. No reverso da medalha, em princípios do XVII também se encontraram salinas próximas de Rio Grande, no norte da América portuguesa, e no Ceará, locais onde se explorava uma mão-de-obra diversificada, entre negros escravizados, indígenas e brancos livres.⁸³ Entretanto, em relação aos demais nódulos de invasão na América portuguesa, unificava-se a oferta. A criação do estanco do sal, ou seja, o seu monopólio, em 1631, a um só passo, protegia os mercados contra os adversários holandeses e mantinha o fluxo metálico à Fazenda Real, a fim de custear a defesa da colônia americana.⁸⁴

Nas ilhas antilhanas, exploradas por ingleses e franceses, os sais residuais formavam cristais quando as águas evaporavam, formando lagoas rasas com cristais a serem carregados

⁸⁰ AMORIM, op. cit. p. 190-191.

⁸¹ KENNEDY, Cynthia M. "The other white gold: salt, slaves, the Turks and Caicos Islands, and British Colonialism." *The Historian* 69.2: 215-230, 2007, p. 218.

⁸² VARGAS, Jonas Moreira. "'Os segredos da carne': o mercado atlântico das carnes secas e salgadas e a influência da matriz irlandesa de fabricação no extremo sul da América Latina (c. 1780–c. 1820)." *Anos 90: Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul* 24.45: 153-182, 2017, pp. 158-159.

⁸³ MAURO, op. Cit. pp. 346-349.

⁸⁴ ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil*. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956, pp. 28-31.

por escravizados africanos e brancos livres. Os navios partiam no fim do inverno, em comboio. Nos lagos salobros, as pessoas escravizadas passavam das quatro da manhã ao cair do dia com os pés sob a água. O sal corroía suas carnes até os ossos, enquanto o calor do sol incidia diretamente sobre sua pele causando os males da desidratação.⁸⁵ O processo ibérico, por sua vez, era um tanto mais fabril. Purificado em bacias de reserva e cristalização — os *governos* e as *caldeiras* — o produto era levado para os cristalizadores, onde o cloreto de sódio, já separado do carbonato, era apanhado pelos artesãos. Sob o comando do mestre — o *marnoto*, este saleiro e construtor assalariado — trabalhavam sazonalmente os contramestres, carregadores e o cozinheiro. Um ritmo ditado pelas estações se impunha, com um fluxo de trabalho particularmente intenso entre junho e setembro, também no inverno.⁸⁶

A restauração da Coroa portuguesa, em primeiro de dezembro de 1640, reconfigurou os termos dos conflitos. Um breve interlúdio de boas vendas se iniciava em Setúbal, sob os auspícios da paz com a República Holandesa e com a formalização da “repartição do sal”. Em 21 de janeiro de 1641, o embargo contra os holandeses foi encerrado e, em 19 de junho do mesmo ano, estabeleceu-se a regulamentação da venda do sal, a ser feita proporcionalmente à colheita de cada produtor. Os produtores cujos fardos de sal seriam vendidos deveriam ser escolhidos de modo aleatório. A “roda do sal”, esse sistema de rotação, evitou por algum tempo a queda livre dos preços e a disparidade econômica absoluta entre produtores.⁸⁷

Todavia, com o passar da década, conforme cresciam as hostilidades entre lusitanos e holandeses, tornava-se mais difícil manter as relações comerciais estáveis. A economia de Setúbal ainda não se recuperara dos conflitos: queda nas exportações, por um lado, impostos para custear os exércitos, por outro: as taxações incidiam sobre o vinho, carne, azeite e couro, e as revoltas dos trabalhadores não foram suficientes para atenuar a sangria, afinal os holandeses haviam retomado os ataques contra o Império. A invasão das possessões portuguesas no nordeste da América, as investidas no Sri Lanka e na costa de Malabar, bem como a ocupação de Angola, colocaram novamente em cheque a circulação do sal e aumentaram os gastos militares. Após uma tensa década de 1650, a situação só se apaziguaria durante os anos 1660.⁸⁸

As negociações de paz acabariam por gerar um movimento dialético. O embaixador português, o Conde de Miranda, elaborou uma proposta segundo a qual os portugueses deveriam pagar os danos pela reconquista das porções do Nordeste do Brasil ocupadas pelos

⁸⁵ KENNEDY, op. cit. pp. 215-219.

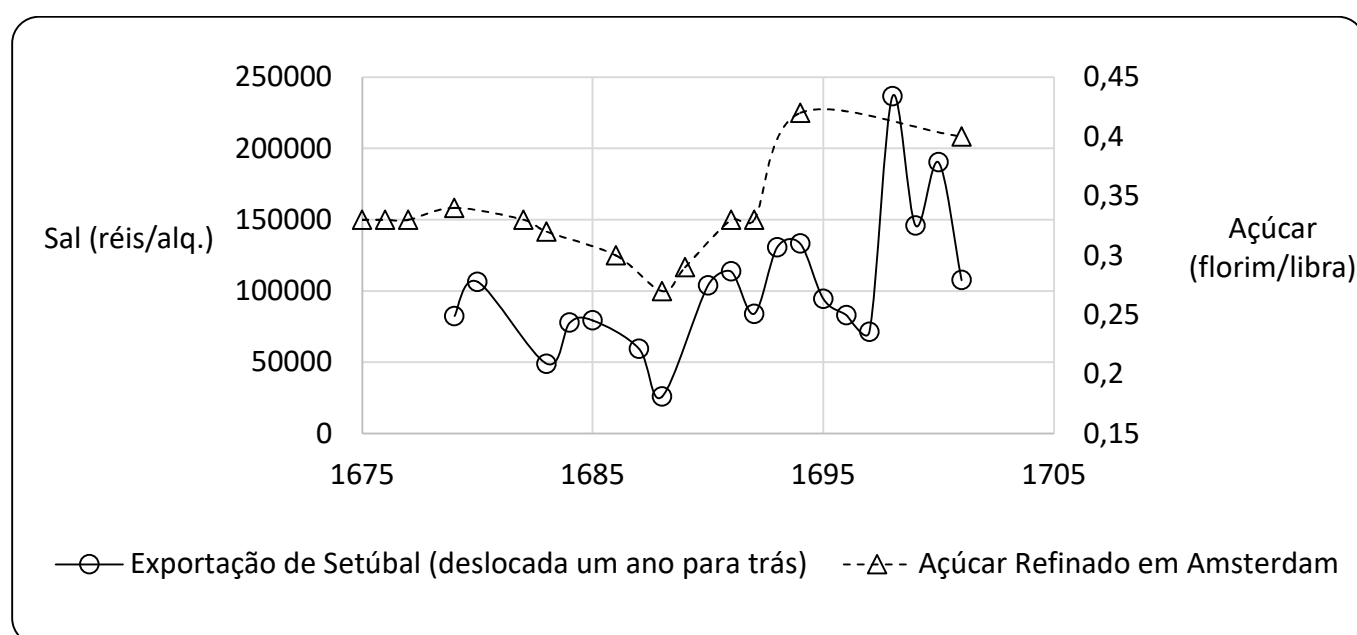
⁸⁶ MAURO, op. cit. pp. 344 e 350.

⁸⁷ AMORIM, op. cit. p. 188; ANTUNES, op. cit. p. 36.

⁸⁸ ABREU, op. cit. p. 29; ANTUNES, op. cit. p. 38.

holandeses. Depois de aceita, em 1669, esta medida produziu uma dívida de 14 milhões de cruzados, a serem pagos em espécie, açúcar, tabaco e sal. Quanto ao sal, foi oferecido o monopólio aos mercadores da República Holandesa, como forma de acertar a dívida.⁸⁹ Se, em valor de face, este débito — adicionado aos 3 milhões de florins, que os portugueses deviam à Holanda, em razão das dívidas herdadas da Espanha — se estenderia da data do tratado de paz por mais de oitenta anos, quando, em 1711, foi extinta em troca da fixação do preço para os compradores; no reverso da medalha, seria ela mesma a catalizadora de uma expansão na produção e comercialização do sal na região de Setúbal.⁹⁰

Gráfico 1 - Preço do açúcar em Amsterdam e exportação de sal em Setúbal (1675-1705)



Fonte: Elaborado pelo autor. Para a série do açúcar POSTHUMUS, Nicolaas Wilhemus. *Inquiry into the history of prices in Holland*. vol. 1, Leiden: E.J. Brill, 1946, pp. 139-142; Para a série do sal AMORIM, Inês. “Monopólio e concorrência: a roda do sal de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVIII a inícios do de XIX)”, in *Articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos*, Atas de Conferência Internacional, Universidade do Porto, pp. 183-220, 2008, p. 202.

Os mercados de consumo dos alimentos salgados (em particular os peixes e carnes) também parecem ter estimulado essa nova fase — nos referimos novamente às *plantations* antilhanas — como nos informa o no Gráfico 1. Conforme se deslocavam os preços do açúcar, as quantidades de sal exportadas de Setúbal os seguiam, com um ano de atraso, necessário para o ajuste do comércio: enquanto os preços do açúcar caíram, até 1688, também o fizeram os volumes de sal exportado, até o mínimo de 1689, mas quando os preços do açúcar tornaram a subir, as exportações de sal os acompanharam, inclusive com a pausa no ano de 1692. A

⁸⁹ Ibidem. p. 38.

⁹⁰ ABREU, op. cit. p. 29; AMORIM, op. cit. pp. 191-192.

aparente assincronia entre 1694 e 1701 se dá pela série de preços de Posthumus ser incompleta, mas o movimento geral entre os dois anos é o mesmo: leve queda.⁹¹

A euforia, entretanto, não parecia ser de todo partilhada em Aveiro, nos fins do século, proliferaram-se discursos decadentistas, apontando para a redução da população motivada pelas epidemias ocasionadas pelo ambiente pantanoso, resultado do intercâmbio das águas entre o lago e o mar. A esta situação somava-se à retração da agricultura, muito provavelmente influenciada pela Pequena Era do Gelo, do século XVII, ou seja, a queda na temperatura que afetou o Atlântico Norte e prejudicou em muito as plantações e as colheitas, provocando intensa fome na Europa. Ela mesma era um fruto maldito do colonialismo: o genocídio dos indígenas fez com que o manejo dos povos originários cessasse, o que ocasionou um reflorestamento não intencional, que, ao reduzir a quantidade de carbono na atmosfera contribuiu para o resfriamento.⁹² Em Aveiro isso significou o aumento do nível do lago, o que dificultava a coleta do sal.⁹³

Os concorrentes ingleses e franceses, entretanto, seguiam no encalço dos portugueses. A exploração dos trabalhadores setubalenses – taxados, famélicos e vendo o preço do sal cair — era a contraparte da exploração dos escravizados que extraíam sal nas Antilhas, cujas pernas se desfaziam nas águas salgadas dos lagos. As duas explorações se acentuavam mutuamente. Entre 1683 e 1693 o espectro da fome assolou os trabalhadores de Setúbal, por conta da crise de cereais. O crescimento demográfico, mesmo que contínuo, entrava desacelerado no século XVIII, o que não surpreende: baixos salários, mão de obra abundante e a elitização da propriedade das salinas, cada vez mais inacessíveis, faziam os empregados penarem sob o signo do “crescimento econômico”.⁹⁴

Por sua vez, o comércio que se estabeleceu nas ilhas Turcas e Caicos também sinergizava com expansão açucareira. O ciclo se dava da seguinte maneira: o sal das ilhas era enviado para a América do Norte, em troca do bacalhau que alimentava os trabalhadores do açúcar. De fato,

“Um padrão mercantil traiçoeiramente eficiente havia sido forjado: os escravizados facilitavam a colheita e embarcação do sal, o qual as unidades pesqueiras do bacalhau ao longo da costa nordeste da América do Norte utilizavam para produzir “comida

⁹¹ Nesses 20 anos os preços do açúcar também eram o último determinante dos preços do sal: entre 1675 e 1694 ambos possuem um coeficiente de correlação bastante significativo — 0,71 — calculado a partir da série supra e da série disponível em http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56. O coeficiente de correlação entre as exportações de sal e os preços do açúcar é de 0,859.

⁹² MARQUES, Leonardo. “Sobrevivendo no inferno: a escrita da história na eco-crise global.” *Revista Brasileira de História*, v. 43, n. 92, jan.-abr. 2023, p. 10.

⁹³ PEREIRA, op. cit. p. 162;

⁹⁴ ABREU, op. cit. pp. 39-40.

escrava”, a qual eles, por seu turno, enviavam ao sul, em direção às Índias Ocidentais”.⁹⁵

O comércio que alimentava o Império Inglês não era necessariamente legal ou previsto: quando o primeiro governador real de Bermuda chegou à ilha, em 1687, os invasores ingleses reclamavam seus direitos sobre a exploração do sal nas Ilhas Turcas. Elas, entretanto, ainda não haviam sido formalmente anexadas ao Império.⁹⁶

A Guerra da Sucessão Espanhola, entre 1701 e 1714, reordenaria as dinâmicas imperiais. A tentativa de neutralidade portuguesa foi fracassada, devido a sua posição geográfica estratégica para as movimentações militares. Ao fim e ao cabo, a aliança Inglaterra-Holanda exerceu seu poder de atração por meio da atuação do diplomata John Methuen, estabelecendo conexões econômicas determinantes no século seguinte.⁹⁷

1.3 — Ilhas de sal e açúcar: *Plantations* e formação do circuito salífero

A partir do auge da exportação de sal de Setúbal, o ano de 1699, a decadência da atividade é facilmente verificada. O fim do contrato holandês do sal, aliado ao abastecimento francês, dificultava a penetração do sal português nas rotas tradicionais. Em lugar do antigo triângulo Setúbal-Nova Inglaterra-Antilhas; um novo se impunha, sob disputa agressiva de franceses e ingleses: Antilhas-Irlanda/Nova Inglaterra-Antilhas; sal, na direção Sul-Norte, bacalhau, na direção, Norte-Sul (Figura 3).⁹⁸

Apesar de uma pequena entrada do sal português no porto de Londres durante os anos da Guerra de Sucessão (1701 a 1714), devido à interrupção do abastecimento do sal francês – que, ainda assim, seguia a contrabando pelos portos lusitanos –, com o reestabelecimento das relações franco-britânicas, o fluxo francês se estabilizou e a queda portuguesa retomou seu curso.⁹⁹ O aquecimento das *plantations* estimulava a indústria das carnes e os irlandeses se erguiam como fornecedores centrais no processo. A derrota portuguesa era dupla: vencidos pelo sal francês, vencidos pelos irlandeses no trato das carnes. Entre 1710 e 1720, enquanto caíam as exportações portuguesas, os irlandeses e colonos da Nova Inglaterra especializavam-se na produção de alimentos cativos.¹⁰⁰

⁹⁵ KENNEDY, op. cit. 219; tradução própria.

⁹⁶ KENNEDY, op. cit. p. 220.

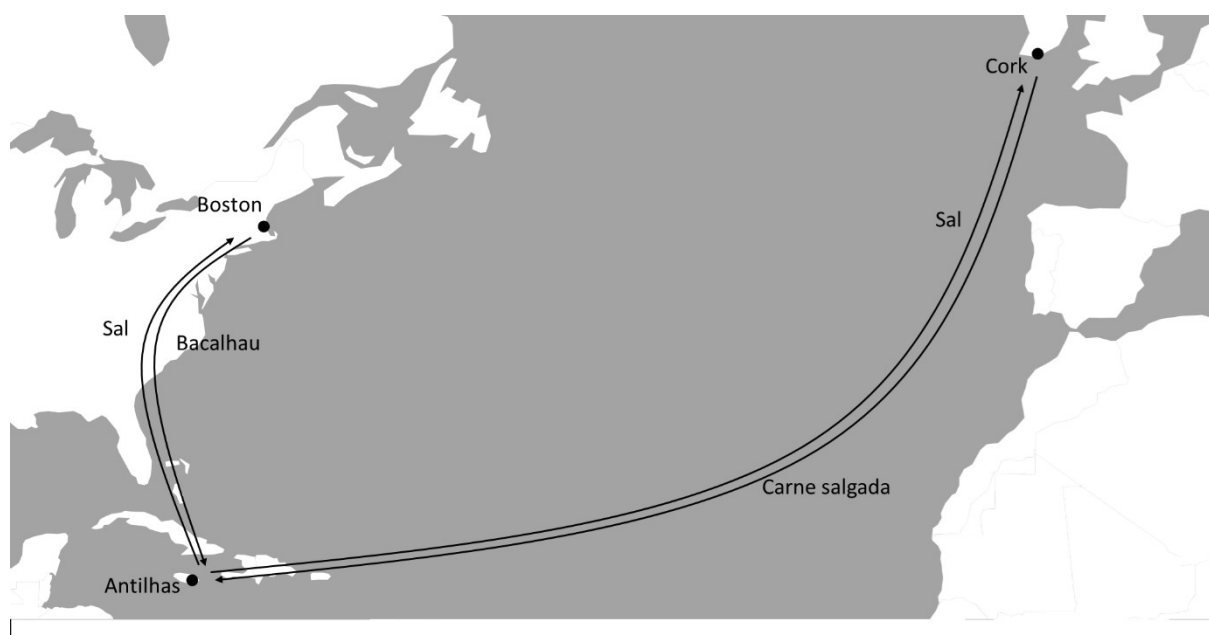
⁹⁷ ANTUNES, op. cit. pp. 48-49).

⁹⁸ ABREU, op. cit. pp. 46-47; MOORE, op. cit. p. 216.

⁹⁹ CARDOSO, António Barros. “O sal português nos cais de Londres e nos outros portos das Ilhas Britânicas: séc. XVIII”, in Articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos, *I Seminário Internacional sobre o Sal Português*, Porto: Universidade do Porto, pp. 207-230, 2005, p. 216, AMORIM, op. cit. p. 202.

¹⁰⁰ AMORIM, op. cit. p. 193; VARGAS, op. cit. p. 160

Figura 3 *Cork – Antilhas – Boston*



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

Entre os produtores de sal, os bermudianos comandavam as Ilhas Turcas. O *Head Rights System* (Sistema de direitos por cabeça) garantia aos proprietários o recebimento de lagoas de sal. Os escravistas recebiam lagoas proporcionais ao número de escravizados sob sua propriedade, bem como os pais em relação a seus filhos, reproduzindo a concentração da riqueza.¹⁰¹ O desenho estava formado: Anglo-bermudianos apareciam como produtores de sal, irlandeses e pescadores da Nova Inglaterra forneciam as carnes salgadas e os franceses despontavam como um dos compradores mais importante: entre 1718 e 1754, as Antilhas francesas absorveram entre 40% e 60% das exportações irlandesas de carnes.¹⁰² Dado o cenário de entrada dos antilhanos no comércio, conforme se pode acompanhar no Gráfico 2, não é de estranhar, portanto, que se, por um lado, os salineiros setubalenses nas décadas de 1730 conseguiram retomar a produção, após a queda acentuada das décadas anteriores, por outro, na década de 1740, depois de estabilizadas as relações competitivas, uma relativa estagnação tenha acometido os níveis de preço e de exportação.¹⁰³

Ainda assim, deve se considerar que a produção se destinava, em alguma medida, que parece ser significativa, à saciar os mercados de abastecimento das *plantations*, visto que as exportações de Setúbal, acompanhavam, novamente com um ano de atraso, os aumentos e

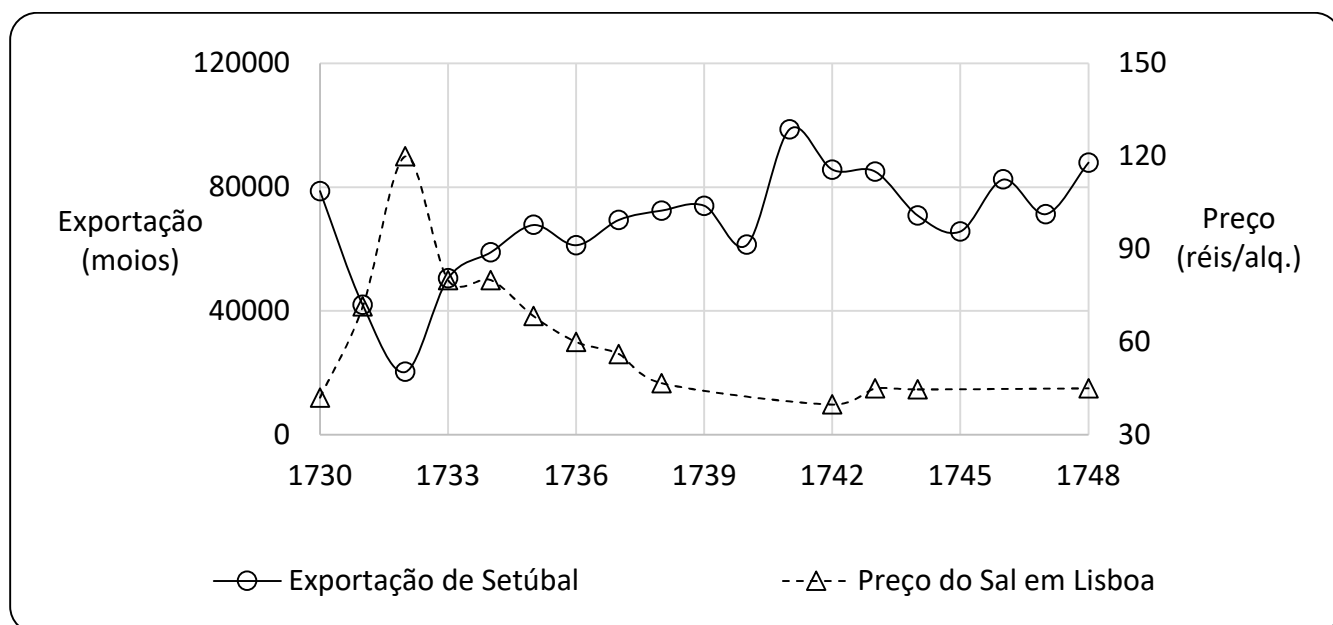
¹⁰¹ KENNEDY, op. cit. p. 221.

¹⁰² VARGAS, op. cit. p. 160.

¹⁰³ O coeficiente de correlação entre o preço do sal em Lisboa e a exportação portuguesa de sal é de -0,926.

quedas nos preços do açúcar refinado na praça mercantil de Amsterdam, com um leve desajuste entre 1759 e 1761 – conforme se verifica no Gráfico 3 – que podemos concluir ser resultado da combinação dos efeitos adversos à produção do terremoto de 1755 e da Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Ou seja, quando os preços do açúcar subiam, no ano seguinte se exportava mais sal, o que indica que este sal, provavelmente se destinava à mercados que se regulavam pela exportação do açúcar. Os anos da guerra, ao invés de negar essa situação, dialeticamente, a demonstram, pois se o abastecimento de sal para os produtores de carne salgada era dificultado (queda entre 1759 e 1762), consequentemente, os preços de operação dos engenhos de açúcar subiam, o que elevava seu preço (subida entre 1759 e 1762).¹⁰⁴

Gráfico 2 - *Exportação de sal a partir de Setúbal e preço do sal em Lisboa (1730-1748)*



Fonte: Elaborado pelo autor. Para o preço do sal em Lisboa http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56; para a exportação de Setúbal as mesmas do Gráficos 1

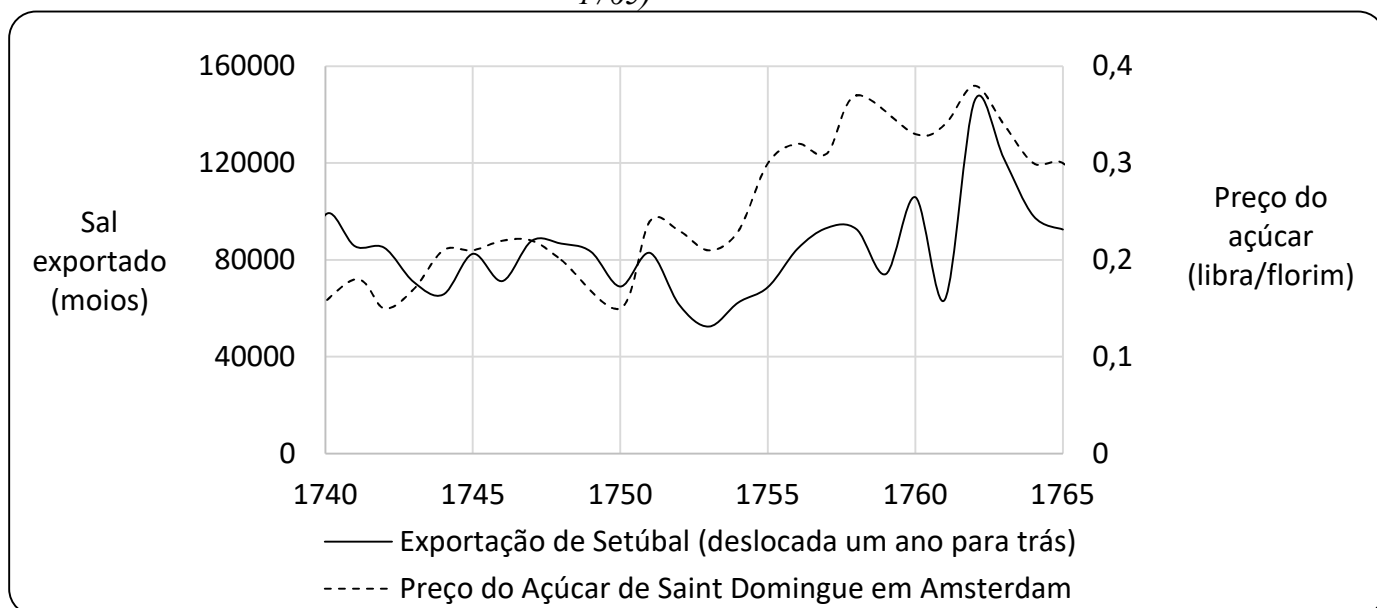
Quando, em 1764, os franceses tentaram invadir as Ilhas Turcas, a fim de tomar as salinas, o governador das Bahamas produziu um relatório ao secretário de estado real. Cynthia Kennedy transcreveu parte do documento

“‘O Sal, que é extraído das Ilhas Turcas,’ ele disse ‘é de tão grande serviço aos ingleses para manter suas Pescarias na América do Norte e por garantir as Provisões necessárias para as Navegações empregadas nos demais Tratos por lá, que deve ser entendido como um Artigo muito valioso; e sua perda para os Franceses seria uma dupla perda.’”¹⁰⁵

¹⁰⁴ O coeficiente de correlação entre a exportação de sal a partir de Setúbal e o preço d açúcar de Saint Domingue em Amsterdam é de 0,575

¹⁰⁵ SHIRLEY apud KENNEDY, op. cit., p. 221; tradução nossa

Gráfico 3 - Preço do açúcar refinado em Amsterdam e exportação de sal em Setúbal (1740-1765)



Fonte: Elaborado pelo autor. Para o preço do açúcar as mesmas dos Gráficos 1 para a exportação de sal em Setúbal mesmas do Gráfico 2.

Os colonizadores de Bermuda, entretanto, após evitarem as investidas francesas procuraram manter autonomia em relação ao governo das Bahamas. O governo colonial da ilha evocava os noventa anos de ocupação e a dependência direta de aproximadamente 500 anglo-bermudianos do comércio do sal. Rechaçados pelo Parlamento, os colonos extratores de sal se uniram aos colonos da Nova Inglaterra, espanhóis e franceses na lista de contrabandistas e revoltosos que preocupariam por décadas os administradores do Império Inglês.¹⁰⁶ Uma janela se abria para os comerciantes do sal em Portugal: as tensões nas Antilhas e o fracasso das colheitas salíferas do oeste francês, entre 1763-1774, representaram a oportunidade para a expansão da produção. Em Setúbal, as chuvas atrapalhavam a colheita, com uma grave crise em 1767, mas o poder gravitacional do capital foi mais forte que as determinações geo-ecológicas. Consequentemente, a produção aumentou vigorosamente durante o período, o que acabou por tornar maior a fatia portuguesa do mercado.¹⁰⁷

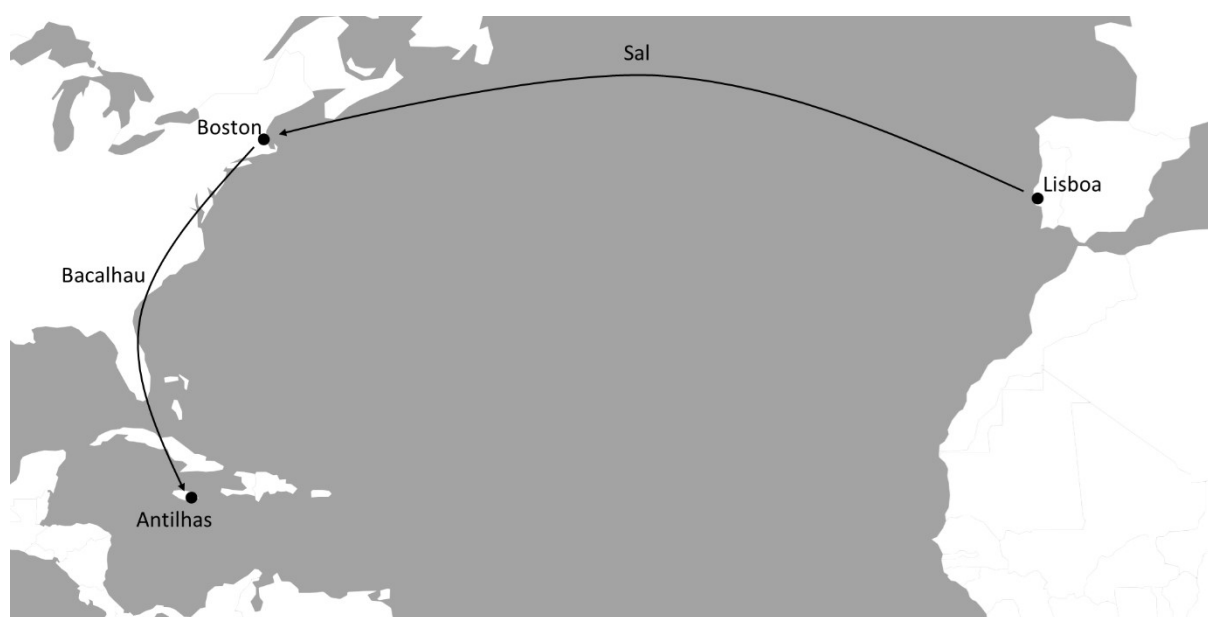
A década seguinte prosseguiu com a retração dos irlandeses, em face da Independência dos EUA, que acabou com a situação privilegiada de partilha de um mesmo mercado imperial, impondo um compasso concorrencial. À revelia dos ingleses, os estadunidenses navegavam em

¹⁰⁶ KENNEDY, op. cit. p. 222.

¹⁰⁷ AMORIM, op. cit. p. 193.

busca de quem lhes fornecesse sal que permitisse expandir a venda do bacalhau para um Caribe faminto.¹⁰⁸ A procura chegava nos portos portugueses, nas ilhas da costa da África e mesmo na França. A ilha da Madeira ganhava certo destaque, mas a principal tendência em Portugal foi uma diversificação de compradores.¹⁰⁹ Se, por um lado, os britânicos haviam sido — na primeira metade do século XVIII — os grandes negociantes de bacalhau, com importantes entrepostos comerciais próximos ao Porto, referendando sua preferência pelo sal de Aveiro; na segunda metade do século, os mercados se encontravam mais abertos: chegavam em Londres navios de diversas procedências e partiam de Lisboa e Porto navios carregando sal para diversas outras cidades.¹¹⁰

Figura 4 - Lisboa – Boston – Antilhas



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

Entre os compradores de sal com renovada importância, os colonos ingleses situados na Nova Inglaterra, produtores de peixe salgado, se especializavam no abastecimento das economias escravistas: velas, óleos, madeira e o *bacalhau* eram levados para saciar as *plantations*. A devastação dos mares e florestas da região de Massachusetts mantinha os engenhos funcionando dia e noite: as velas garantiam a luz, o bacalhau garantia a força de trabalho. O padrão já vinha se estabelecendo desde o início do século — em 1709, na Jamaica, 53% do peixe advinha da Nova Inglaterra e 47% da Inglaterra ou da Irlanda -, mas havia se

¹⁰⁸ VARGAS, op. cit. p. 162.

¹⁰⁹ AMORIM, op. Cit. pp. 194-195.

¹¹⁰ CARDOSO, op. cit. p. 216.

cristalizado no fim do século – entre 1768 e 1772, 90% das importações de pescado para as Índias Ocidentais Britânicas advinham da Nova Inglaterra.¹¹¹ É neste sentido que não nos surpreendemos com a conexão Portugal-EUA. Contudo, a novidade era relativa: os colonos estadunidenses já frequentavam há tempos os portos portugueses, como foi o caso de Cabo Verde; ou seja, simplesmente continuavam a fazê-lo, mas agora, independentes, se movimentavam até Lisboa; o triângulo Lisboa-Nova Inglaterra-Antilhas, ganhava força (Figura 4).¹¹²

A propaganda, feita através dos discursos da Academia Real das Ciências de Lisboa, fundada em 1779, parecia surtir efeito. Os textos produzidos elogiavam o sal lusitano, utilizando argumentação científica, a fim de provar sua maior qualidade frente aos demais. Em especial, utilizavam-se testes de sedimentação da água onde o sal era colhido, que haviam revelado poucos detritos na amostra de Setúbal.¹¹³ Particularmente, o texto de José José Joaquim Soares de Barros e Vasconcelos, cientista e militar português, nascido em Lisboa, em 1721, publicado em 1789 pela Academia, procurou apontar experimentalmente sua superioridade em relação ao sal de Cádiz na salga das carnes, visto que supostamente deixava menos detritos e tinha uma solubilidade menor, sendo mais puro e mais resistente à humidade.¹¹⁴ O sal produzido em Portugal tornava-se muito valorizado por sua qualidade na conservação de carnes para o consumo no clima tropical. Se, por um lado, o sal inglês era considerado fraco; por outro, o das ilhas caribenhas era considerado corrosivo; o sal de Setúbal, era, em suma, percebido como o ideal.¹¹⁵

As carnes e os peixes — chamados de a “carne de todos os escravos” por um observador da época — eram alguns dos insumos fundamentais para tornar economicamente viável o empreendimento colonial.¹¹⁶ A questão a colocar é como se caracterizavam as condições urbanas e sociais para manter baixos o preço do sal, ou, o que é dizer o mesmo, como se realizava a repartição social dos recursos e dos ganhos com a produção. De uma terceira forma,

¹¹¹ KIMBALL, Eric Bartholomew. “What have we to do with slavery?” New Englanders and the Slave Economies of the West Indies. In: BECKERT, Sven; ROCKMANRJ, Seth (Ed.). *Slavery's capitalism: A new history of American economic development*. University of Pennsylvania Press, pp. 186-187, 2016, pp. 185-187.

¹¹² AMORIM, op. cit pp. 198-199.

¹¹³ Ibidem. pp. 195-196.

¹¹⁴ BARROS, José Joaquim Soares de. “Considerações Sobre os grandes benefícios do Sal commum em geral, e em particular do Sal de Setúbal, comparado experimentalmente com o do Cádiz, e por analogia com o de Sardenha, e o de França.” in *Memorias econômicas da Academiã real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura*. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, p. 10-31, Vol. 1, 1789.

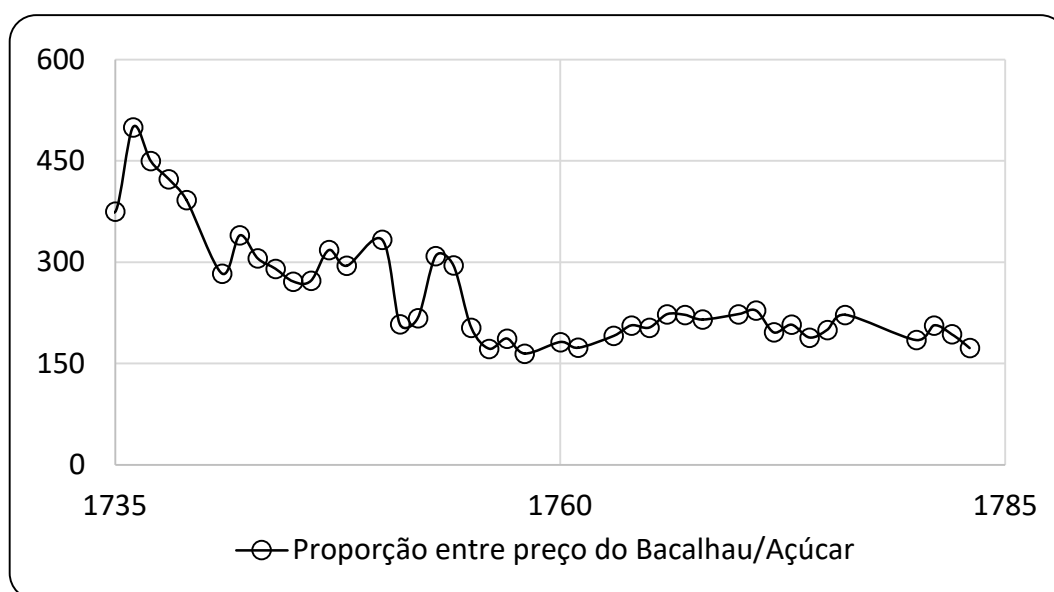
¹¹⁵ RIBEIRO, Jorge Manuel Martins. Sal português para as Américas: exportações para os Estados Unidos nos finais do século XVIII e inícios do século XIX. *I Seminário Internacional sobre o sal português*. Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005, p. 314.

¹¹⁶ KIMBALL, op. cit. p. 250.

qual era a *ecologia política* que possibilitava a expansão da fronteira do açúcar a baixos custos – dado que as carnes salgadas, e, por conseguinte, o sal, eram uma de suas bases materiais.

A crescente oferta do sal e a consequente queda nos preços, entre 1735 e 1783, era *precisamente* um dos fatores que mantinha baixos os preços do bacalhau, em especial, quando comparados aos do açúcar de Saint Domingues, que se erguia como a “joia das Antilhas”, conforme acompanhamos no Gráfico 4. A ampliação da oferta mantinha ao menos um dos custos de operação dos engenhos estáveis, frente as grandes quantidades de açúcar exportada pelas ilhas caribenhas. Entre 1735 e 1758, com os preços ascendentes do açúcar, a proporção entre o preço do bacalhau e do açúcar declinou, sugerindo uma maior possibilidade de apropriação dos ganhos mercantis por parte dos senhores de engenho. Entre 1760 e 1783, por outro lado, uma forte estabilidade dos preços tornava os investimentos um pouco mais previsíveis e atenuava a possibilidade de redução dos ganhos via saturação do mercado.

Gráfico 4 - *Proporção entre o preço do bacalhau/açúcar de Saint Domingues (1735-1783)*

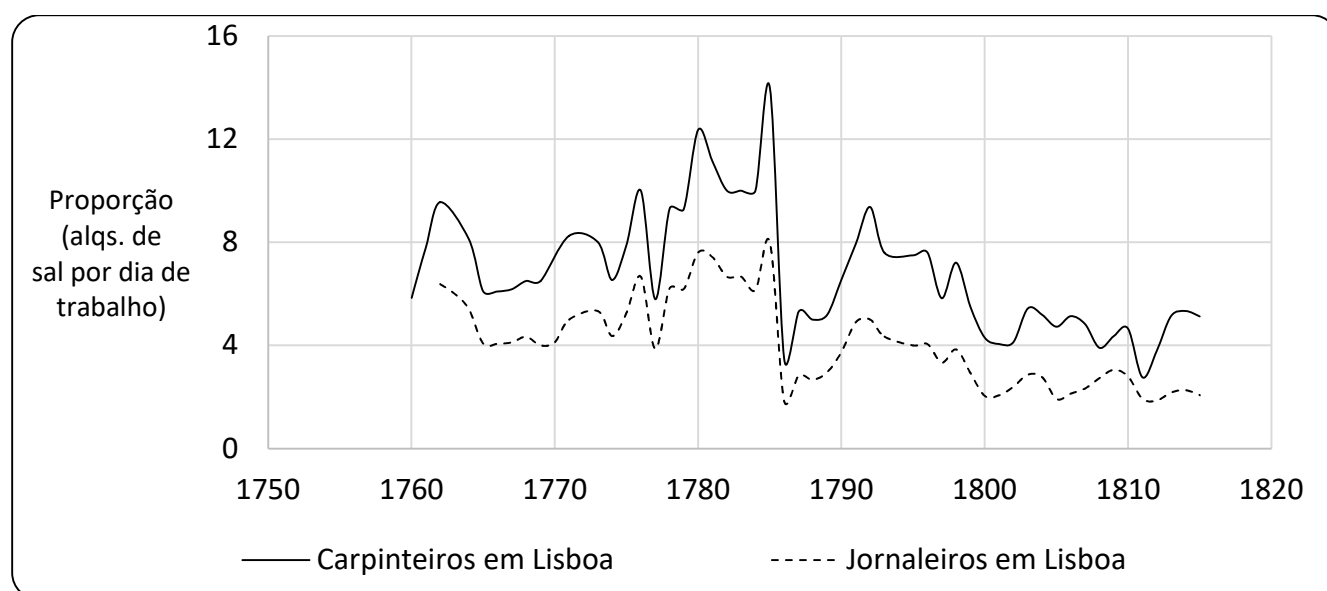


Fonte: Elaborado pelo autor. Para o índice anual do preço do bacalhau VICKERS, Daniel. "The price of fish: a price index for cod, 1505-1892." *Acadiensis* 25.2 (1996): 92-104, p. 101-103; para o preço do açúcar refinado em Amsterdam as mesmas do Gráfico 1. A proporção significa o índice anual de preços do bacalhau, indexado no ano de 1869, dividido pelo preço médio anual de uma libra de açúcar em florins (bacalhau/açúcar).

A primeira questão a notar acerca dos loci de produção é que em Portugal, após cerca de duas décadas de salários estagnados (1760-1778) – nas quais o preço do sal caía -, quando os trabalhadores começaram a experienciar uma subida no valor nominal dos salários, a proporção entre o pagamento dos trabalhadores e o preço do sal começou a cair (Gráfico 5). Mesmo o aumento conjuntural, entre 1779 e 1785, foi destruído na segunda metade da década de 1780. Ou seja, no momento de queda do preço da mercadoria e expansão do comércio (1760-

1780), os salários estavam fixos, mas no momento em que preços e salários começam a crescer nominalmente por conta da demanda (1785-1810), o preço da mercadoria vendida pelos portugueses cresce mais rápido que os salários. O que significa dizer que mais trabalho era necessário para a compra da mesma quantidade de sal. Isto sugere um avanço acelerado da porção apropriada pelo capital frente ao trabalho no que diz respeito aos ganhos da produção, baseada na quantidade comercializada, em um primeiro momento, e baseada no preço de venda, em um segundo. *A observação sedimenta a percepção de que, na segunda metade do século XVIII, os salários portugueses se deterioraram, justamente o momento em que a exploração das colônias mais contribuía para o enriquecimento da metrópole.* Evidentemente, a situação desfavorecia particularmente aqueles que executavam trabalhos pouco especializados, tal como os carregadores do sal.¹¹⁷

Gráfico 5 - Proporção entre salários e preço do sal em Lisboa (1760-1815)



Fonte: Elaborado pelo autor. http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56. Realizou-se a divisão dos salários diários (réis por dia) pelo preço do sal (réis por alqueire).

Em termos geográficos, a urbanidade em Setúbal construía-se de maneira a acentuar a desigualdade. A infraestrutura colocava os trabalhadores em risco: um frágil abastecimento de água, ruas povoadas por tripas, guelas, animais, suas carcaças, esterco e uma população não-nobre em situação de fome ou, ao menos, de grave deficiência alimentar (pouco pão e peixe,

¹¹⁷ COSTA, Leonor Freire; PALMA, Nuno; REIS, Jaime. "The great escape? The contribution of the empire to Portugal's economic growth, 1500–1800." *European Review of Economic History* 19.1, pp. 1-22, 2015, pp. 4-6 e 18-19.

frequentemente consumidos já em estado de decomposição) produziam o quadro de catástrofe sanitária que enchia os cômodos da Misericórdia de Setúbal, onde ficavam os empobrecidos doentes da cidade.¹¹⁸ Os hospitais estavam lotados de “pobres”, termo que a época não necessariamente se referia a mendicantes, mas a jovens empregados, forte indício da insuficiência econômica da cidade em prover os trabalhadores.¹¹⁹ E a produção de Setúbal estava cada vez mais desamparada de sua contraparte. Apesar do crescimento das salinas de Aveiro no XVIII, as descrições são de que, na virada do século, as marinhas estavam arruinadas. A impermeabilização do lago em relação ao mar, através do avanço da restinga, colocava a atividade em risco. Ao Norte, a deposição de sedimentos no fundo das águas e o entupimento dos canais, em especial entre 1791 e 1808, cessaram por completo as colheitas.¹²⁰

Em Setúbal, o cenário era de uma cidade com óbitos crescentes, salários em decadência relativa, frente a um compasso de aceleração econômica. Não poderíamos pensar tratar-se de um paradoxo, afinal, a exploração, em movimento dialético, constituía a própria possibilidade de ampliar a produção, em um contexto em que o esgotamento das capacidades produtivas parecia tomar corpo. Entre 1796 e 1801, as quantidades de sal exportadas caíam, e, entre 1802 e 1808, estagnaram; a partir de então voltariam a crescer, mas o empobrecimento da população já estava em curso.¹²¹

1.4 — Sal na costa e no pampa: O ciclo de acumulação inglês

Na América portuguesa, desde 1750, se verificava uma expansão da produção de mercadorias agrárias através da exploração da mão-de-obra escravizada. Se, por um lado, a depressão das exportações de ouro das Minas Gerais se arrastava entre 1750 e 1780, por outro, esta tensão das dinâmicas extrativas era revertida por uma revigoração das práticas agro-exportadoras, em especial a produção de açúcar, em particular na Bahia, mas também no Rio de Janeiro, ao contrário de Pernambuco, onde as forças produtivas se deslocavam em direção à produção algodoeira. Um movimento dialético entre a decomposição da formação produtiva aurífera e o “renascimento agrícola”.¹²² Nesta conjuntura, o abastecimento via carnes salgadas foi possibilitado pela reconquista de Rio Grande em 1776, elevada à vila em 1751¹²³ e ocupada

¹¹⁸ ABREU, op. cit. pp. 367-368.

¹¹⁹ Ibidem, pp. 401-404.

¹²⁰ PEREIRA, op. cit. pp. 169-171.

¹²¹ AMORIM, op. cit. pp. 204.

¹²² ALDEN, Dauril. Late colonial Brazil, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *Colonial Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 310; CARRARA, Angelo Alves, et al. "The Brazilian economy during the old regime crisis (1750- 1807)." *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 41.1: 119-146, 2023., pp. 23-24.

¹²³ KHÜN, Fábio; SILVA, Augusto da; COMISSOLI, Adriano. Trajetórias sociais e práticas políticas nas franjas

desde 1763 pelos espanhóis, e pela introdução da produção de charque na região através de uma crescente importação de escravizados e, consequente, exploração das terras. Evidentemente, uma das exigências centrais para a produção de charque era o sal.¹²⁴

Apesar do sal não ser desconhecido pelas populações ameríndias, seu uso não era tão generalizado. Entre aquelas que não viviam próximas à costa, o uso preferencial era das pimentas e do sal vegetal, extraído de cinzas de madeiras.¹²⁵ Uma das exceções parece ter sido na região do atual norte fluminense, onde a conformação geomorfológica possibilitava a ocorrência de lagoas salíferas com facilidade. A região, com lagos salinos de grande porte, cercados de restinga arenosa, provavelmente teve as águas confinadas no entroncamento de três forças: subidas e descidas do mar, entre o Pleistoceno e o Holoceno, deslocamento de areia no sentido Leste-Oeste, principalmente pela força do mar, e a ação antrópica, sobretudo a partir da invasão europeia, e dos subseqüentes desflorestamentos, para venda das madeiras e para a conversão da região em solo agricultável. Constituiu-se, na dialética humano/natureza uma paisagem propícia à coleta de sal: um corpo d'água reservado, mas com acesso restrito à água do mar, que somado ao clima semiárido da porção leste e dos ventos vindos da direção nordeste, era o suficiente para produzir grandes quantidades de sal no verão, já descritas em 1587 por Soares de Souza.¹²⁶

Ainda que não colhessem o sal necessariamente através de tanques, os nativos foram rápidos em apropriar-se das práticas mercantis dos invasores quando estas lhes convinham. Já no século XVII, os moradores indígenas e luso-brasileiros de Cabo Frio, vila do norte fluminense, dependiam comercialmente da produção de sal, feita a contrabando, quando necessário.¹²⁷ E, considerando a característica arenosa do solo, é razoável que o contrabando fosse utilizado como forma de renda complementar pelos colonizadores, afinal, as descrições da cidade de Cabo Frio, fundada em 1615, deploram sua terra arenosa e clima inóspito,

do Império. *História, histórias*, Brasília, vol. 1, n. 1, pp. 46-71, 2013, p. 57.

¹²⁴ PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos de economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979, pp. 317-22; ALDEN, op. cit. pp. 342-347; OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremação portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, pp. 173-178; MENZ, Maximiliano Mac. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006, pp. 103-111; ALADRÉN, Gabriel, *Sem respeitar fê nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 2012, pp. 137-41.

¹²⁵ MAURO, op. Cit. p. 348.

¹²⁶ PEREIRA, op. cit. pp. 209-215; 256-257

¹²⁷ CELESTINO DE ALMEIDA, Maria Regina, "Tierras y recursos económicos de las aldeas indígenas de Rio de Janeiro: conflictos y negociaciones (siglos XVII-XIX)", 2011, p. 9.

retratados como empecilhos a agricultura.¹²⁸ É de se estranhar que Lamego¹²⁹ afirme que a extração era feita apenas eventualmente durante o XIX, afinal, em 1759, os contratadores do sal da América enviavam um requerimento solicitando ao provedor do Rio de Janeiro que as “salinas” da localidade fossem demolidas, o que sugere que seu funcionamento atrapalhava a efetivação do monopólio.¹³⁰ Em 1797, mais de metade dos “fogos”, ou seja, casas dos invasores registradas, apresentavam posse de pessoas escravizadas, sugerindo um crescimento econômico intenso, aliando a pesca, sucrocultura e a produção salífera.¹³¹

Figura 5 - Lisboa – América portuguesa — Rio Grande



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

No século XVIII, já haviam sido feitas algumas concessões sobre o monopólio do sal no Império português. Salinas em Pernambuco, Paraíba, Cabo Frio e Rio Grande [do Norte] poderiam produzir e exportar regionalmente o sal, desde que se abstivessem de vender para os portos do estanco, ou seja, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e outras. Na década de 1720, em Pernambuco, capitania na qual se desenvolviam atividades de salga de carnes, se praticavam preços privilegiados do sal. Ao fim do século, o sistema de abastecimento percorria o Siará

¹²⁸ PEREIRA, op. cit. pp. 216-217

¹²⁹ apud HOLZER, W. *O sabor do sal: paisagens vernaculares da Araruama* / The taste of salt: vernacular landscapes of Araruama. *Geograficidade*, v. 4, n. Especial, p. 47-58, 27 abr. 2014, p. 521.

¹³⁰ AHU, Avulsos (BG), cx. 16, doc. 1450.

¹³¹ DE MOURA FILHO, Heitor Pinto. "População e economia em Cabo Frio, Capitania do Rio de Janeiro, segundo o censo colonial de 1797." *História Econômica & História de Empresas* 25.2: 475-510, 2022, pp. 498-500.

Grande, vindo de Itamaracá, até o Recife; partia do Rio Grande do Norte através dos portos de Assú e Mossoró. A dinâmica de uma polarização entre Recife e o interior do Siará produzia interdependências desiguais e a formação de uma “matriz” e seus “núcleos filiais”, dito de outro modo, de centros, na costa, e periferias, no interior.¹³²

Entretanto, o crescimento do poder das elites das “filais” ocasionou a quebra do sistema de abastecimento de Recife. Na década de 1780 uma série de movimentações políticas nas câmaras locais do Siará Grande, ligadas à conquista de posições por parte dos proprietários das unidades produtivas das carnes frescas acabou por desmontar os privilégios que garantiam a continuidade do trato das carnes salgadas; em 1788, os portos de Assú e Mossoró foram fechados. Em 1791, o clima sedimentou a transição: uma seca de grandes proporções no Siará acabou por intensificar a decadência do comércio das carnes-secas na região e produzir o impulso que fez expandir a produção charqueadora do Rio Grande de São Pedro, inclusive com a migração de proprietários do Siará para Pelotas.¹³³

Enquanto isso, no Nordeste, os camponeses, depois de serem perseguidos pelos agentes imperiais por plantar tabaco em lugar de mantimentos, voltavam-se ao plantio do algodão, no que foram seguidos pelos grandes proprietários. A demanda inglesa mobilizava intensamente a reconfiguração das paisagens. Em primeiro lugar, das regiões produtoras de algodão, mas, igualmente, das regiões que as abasteciam. A transformação sistêmica, Inglaterra-Nordeste-Fronteira Sul, encadeava-se através das demandas por algodão e por alimento, estas últimas causadas pela mudança no cultivo. A fibra abastecia as águas oceânicas, através da exportação do algodão pernambucano para Londres, de onde seguia para as fábricas inglesas

“No entanto, um pouco mais de um quinquênio [1782] depois do início dos incentivos ao plantio [do algodão], extensas regiões do Nordeste oriental, principalmente seus mais importantes centros urbanos e suas periferias começaram a enfrentar uma aguda crise alimentar (PALACIOS, 2004: 138-139).

O Rio Grande de São Pedro, a seu turno, era ativado por esta demanda nordestina: a crise alimentar era convertida em oportunidade pelos proprietários escravistas da fronteira meridional e, para tanto, a necessidade de sal se fazia visível. A fome em Pernambuco era aplacada com a exportação de charque do Rio Grande, cujo sal advinha dos portos do estanco. Conforme averiguou Jonas Vargas, já em 1789, comerciantes portugueses pediam ao Conselho Ultramarino o direito de enviar sal ao Rio Grande de São Pedro, afinal, o território seria,

¹³² ELLIS, op. cit. p. 84; NOGUEIRA, op. cit. pp. 456-464.

¹³³ VARGAS, op. cit. pp. 106-113; NOGUEIRA, op. cit. 586-588.

segundo eles, muito favorável à salga das carnes.¹³⁴ As quantidades de sal importadas pelo Rio Grande de São Pedro, entre 1792 e 1812, corroboram a afirmação, afinal de contas, conforme ampliavam-se as cargas de charque exportadas, aumentavam conjuntamente as quantidades de sal demandadas, que passaram de 35.060 alqueires para 202.753, em uma expansão de mais de 578% vezes nesses 20 anos, enquanto as exportações de charque se ampliavam em mais de 420%, de 295.671 arrobas, para 1.245.527.¹³⁵

Não por acaso, José de Seabra da Silva, secretário de estado do Reino e Mercês, enviava a Luís Pinto de Sousa Coutinho, secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e Guerra e interinamente da Marinha e Ultramar, em 1795, um aviso sobre o requerimento da Câmara e dos moradores da Capitania de Rio Grande de São Pedro sobre tornar livre o comércio do sal na capitania. Um dos motivos alegados era que os negócios dos queijos, das manteigas e das *salgas das carnes e peixes*, estavam “na mão dos Holandeses, e Ingleses, e [que] tirão com elles de Portugal para sima de hum milhão, e duzentos mil cruzados annos, e estamos [os portugueses] demais sujeitos e dependentes dos Estrangeiros, destes fornecimentos”. O major Jeronimo Esteves, no mesmo ano, acrescentaria ainda em resposta que “parece que quem fornece de Sal o Rio Grande [...] são os Hespanhoes” e que no trato dos queijos e das carnes “os Hollandeses, e Irlandeses tirão de Portugal oitocentos mil cruzados annos.”¹³⁶ Isto ocorria ao mesmo tempo em que as importações de sal de Portugal para o Rio de Janeiro estavam aumentando. De 1.323,76 toneladas em 1793, passou para 2.556,99 em 1799.¹³⁷

A competição, de fato, parece ter sido intensa, e os mercados das carnes salgadas, bovinas ou písceas, encontrava-se em forte relação, uma vez que se regulava pelos preços das *commodities* atlânticas, em especial o açúcar e o café, determinados em praças mercantis europeias.¹³⁸ A sincronia dos preços do bacalhau e do charque revela a semelhança estrutural dos dois artigos no mercado atlântico e a integração mercantil entre os ritmos de produção dos escravizados que abatiam o gado, dos que transformavam as carnes em charque e dos

¹³⁴ VARGAS, op. cit. p. 164.

¹³⁵ ANRJ, Real Junta do Comércio, cx. 448, pct. 1.

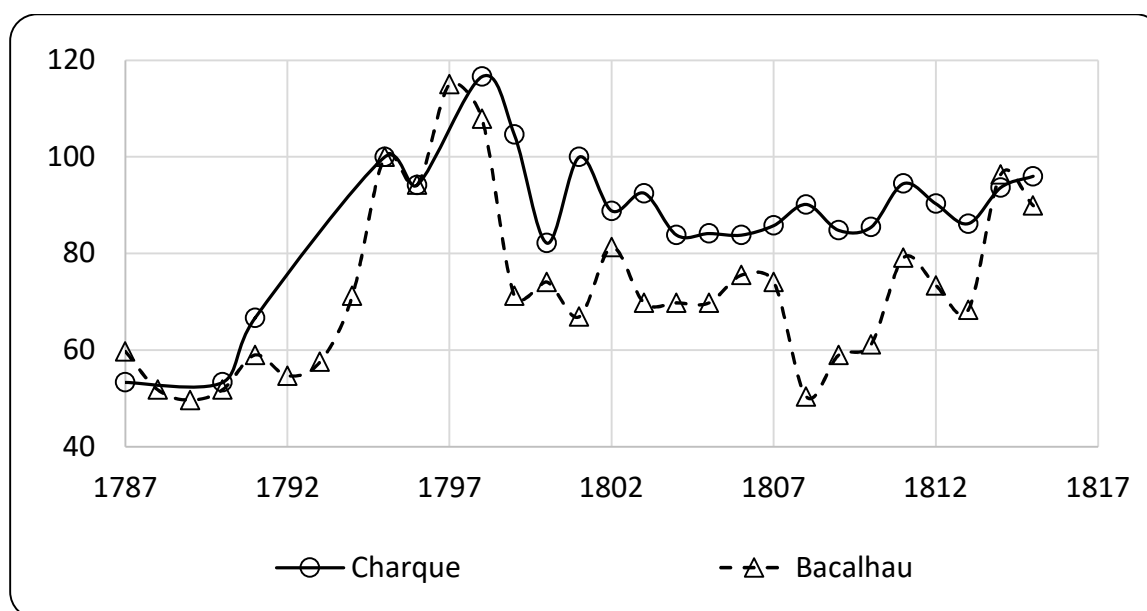
¹³⁶ AHU, Avulsos (BG), cx. 29, doc. 2391.

¹³⁷ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980, p. 190. Realizei as conversões segundo LARA, Silvia Hunold. "Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa." *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi (2000).

¹³⁸ PINTAUDE, Luigi. Um Rio Oceânico: o Atlântico e a fronteira-escravista-mercantil no Rio Grande, c. 1765-1810. *História Econômica & História de Empresas*, v. 27, n. 1, p. 57-89, 30 maio 2024, pp. 64-67; ELTIS, David.; RICHARDSON, David. "Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865." *Topoi (Rio de Janeiro)* 4 (2003): 9-46, pp. 19-21, p. 34.

pescadores livres de Massachussetts (Gráfico 6).¹³⁹ Competindo com holandeses e britânicos no mercado das carnes e com os espanhóis no do sal, os luso-brasileiros optaram pela opção mais barata, a fim de garantir os mercados americanos. Em lugar das carnes de salmoura, feitas em barril, a produção seguiu predominantemente pela via das carnes secas, já conhecidas nos mercados do Norte; de menor qualidade, mas também sem a obrigatoriedade da inspeção rigorosa que as carnes enviadas para a Marinha recebiam.¹⁴⁰

Gráfico 6 - Índice anual de preços do bacalhau e do charque, 1787-1815 (1795=100)



Fonte: Elaborado pelo autor. Para preços do charque as mesmas do r MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006, pp. 137 e 175; para preço do bacalhau as mesmas dos Gráficos e 5. A partir do preço do charque em réis por arrobas e do índice de preços do bacalhau formulado por Vickers, reduzi os dois a uma base comum na qual os valores de 1795 são iguais a 100, os demais são proporcionais a este indexador.

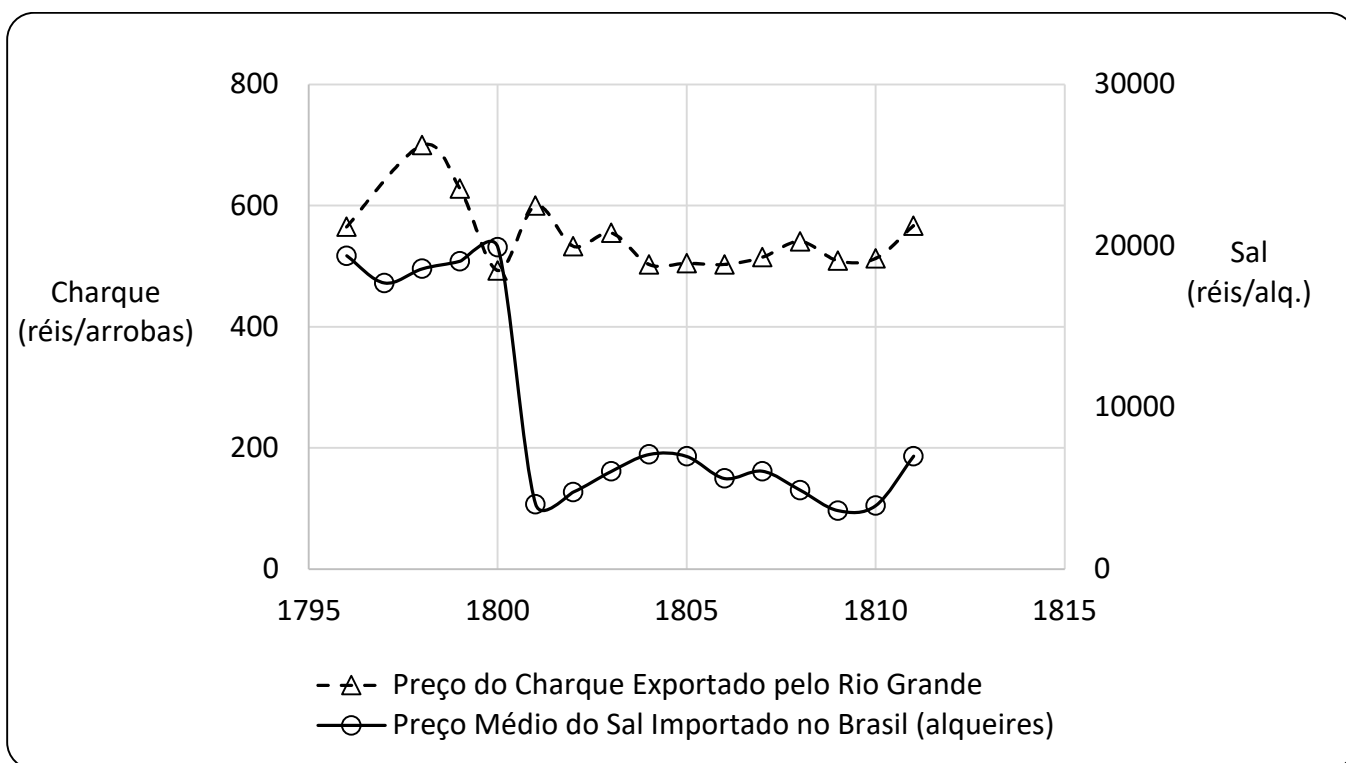
Tomando a série de preços de importação do sal de Portugal para o Brasil de Jobson Arruda como parâmetro para as variações do preço de entrada de sal para o Rio Grande de São Pedro para o período anterior à 1811 e a combinando com a série de preços do charque, representadas no Gráfico 7, podemos verificar que o fim do estanco de sal em 1801 alterou substancialmente o preço do sal. Entretanto, o valor do charque não parece ter reagido de maneira significativa à queda no preço de um dos seus principais insumos. A altíssima demanda do charque para o abastecimento das *plantations* e para a montagem das viagens de tráfico de escravizados parece constituir parte da resposta; contudo, uma queda na relevância das fontes

¹³⁹ O coeficiente de correlação é de 0,665.

¹⁴⁰ VARGAS, op. Cit. p. 171.

portuguesas de sal para o Rio Grande de São Pedro poderia ajudar a explicar a desconexão, sobretudo se considerarmos que o preço internacional do sal português, na realidade, estava em ampliação, dada a queda nas exportações.¹⁴¹

Gráfico 7 - Preço do sal importado no Brasil e do charque exportado pelo Rio Grande de São Pedro (1796-1811)



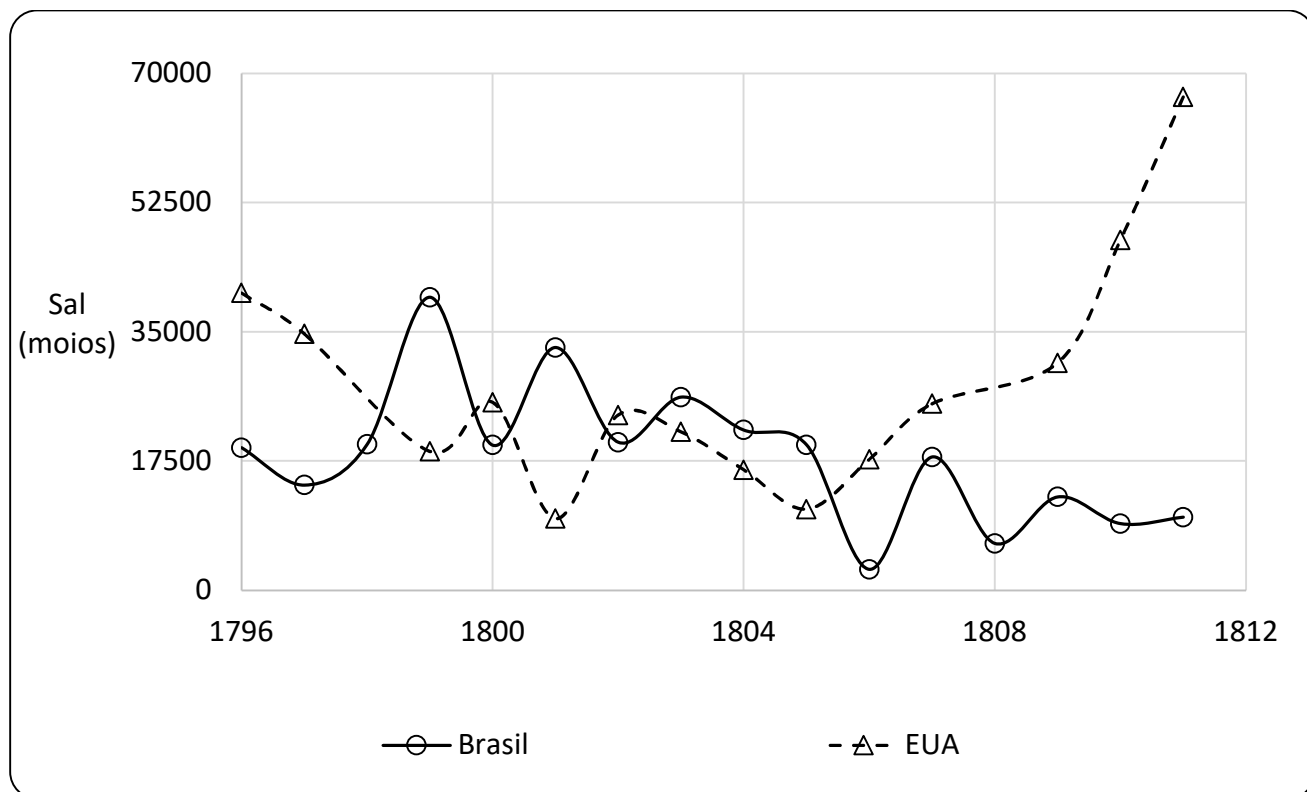
Fonte: Elaborado pelo autor. Para o preço do sal importado pelo Brasil ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972, p. 434-436; para o preço do charque as mesmas do Gráfico 8.

Junto à tendência global, entre 1796 e 1811, o Vice-Reino do Brasil importava quantidades decrescentes de sal a partir de Lisboa, tal qual os competidores estadunidenses. Entretanto, apesar de se situar no mesmo movimento declinante que os EUA, cujas exportações caíram até 1805, o fluxo brasileiro apresentava flutuações cíclicas contrárias, exceto entre os anos de ajuste de 1803 a 1805. A partir de então, as quantidades voltam a ser antagônicas e os EUA passam a assumir um papel cada vez mais importante, em detrimento do Brasil. É no ano de 1808 que a situação se estabelece em definitivo e a divergência entre as importações dos EUA e do Brasil se cristaliza (Gráfico 8). Os sistemas de abastecimento via carnes salgadas situavam-se no competitivo mercado atlântico. Nesse sentido, ao longo da década de 1800, os

¹⁴¹ AMORIM, op. cit. p. 204.

preços do charque e do bacalhau flutuavam alternadamente, em uma oposição mercantil dos circuitos dos quais faziam parte, o Atlântico Sul e Atlântico Norte, respectivamente (Gráfico 9).¹⁴²

Gráfico 8 - Sal exportado de Portugal para o Brasil e EUA, 1796-1811 (moios)



Fonte: Elaborado pelo autor. Para o sal importado pelo Brasil ver as mesmas do Gráfico 7; para o sal importado pelos EUA ver AMORIM, Inês. “Monopólio e concorrência: a roda do sal de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX)”, in *Articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos*, Atas de Conferência Internacional, Universidade do Porto, pp. 183-220, 2008, p. 204-206.

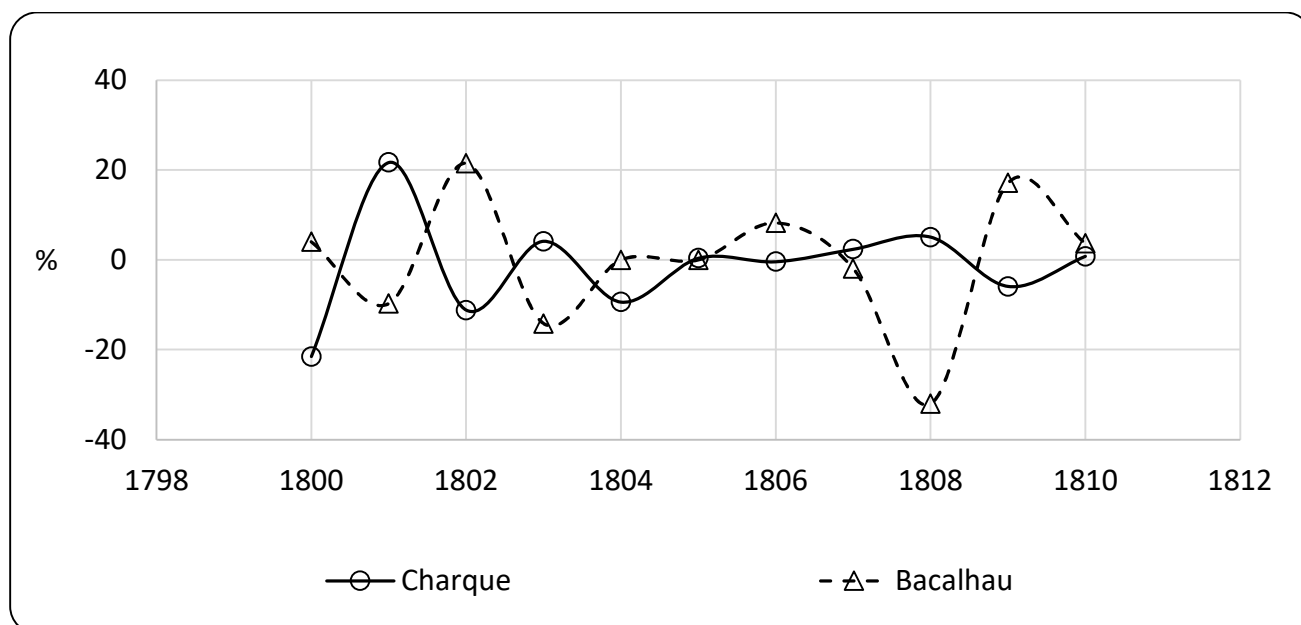
Na face estadunidense da importação, em 1798, o sal português tinha um peso de 30,76% nas importações do produto. Acompanhando os números do Gráfico 10, as exportações caíram ao menos até 1806, e essa dinâmica parece ter sido determinante no preço do bacalhau – e, conseqüentemente, nos custos de produção do açúcar antilhano. Neste sentido, as capacidades de exportação portuguesas impactaram neste processo: até 1802, conforme os preços do bacalhau aumentaram ou reduziram-se, também o faziam as quantidades importadas de sal português para os EUA, entretanto, a partir do declínio de 1803, quanto menos se importava sal, mais aumentaram os preços do bacalhau e vice-versa.¹⁴³ Ora, além do período

¹⁴² O coeficiente de correlação é de 0,534.

¹⁴³ Ibidem. pp. 198-199; RIBEIRO, op. cit. p. 319. O coeficiente de correlação entre 1800 e 1803 é de 0,711 e se inverte entre 1803 e 1810 para -0,678.

das Guerras Napoleônicas (1803-1815) trata-se, ao menos em parte, do período em que a barra de Aveiro se encontrava obstruída, de modo que pouca troca de água havia com o Oceano. Ao fim e ao cabo, a região se encontrava insalubre, com forte presença da malária, o que só seria solucionado em 1808, com a abertura de uma barra artificial, ano de intenso crescimento das importações. Ecologia e economia política operavam conjuntamente.¹⁴⁴

Gráfico 9 - Variação percentual anual de preços do charque e do bacalhau (1800-1810)



Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas dos Gráficos 6.

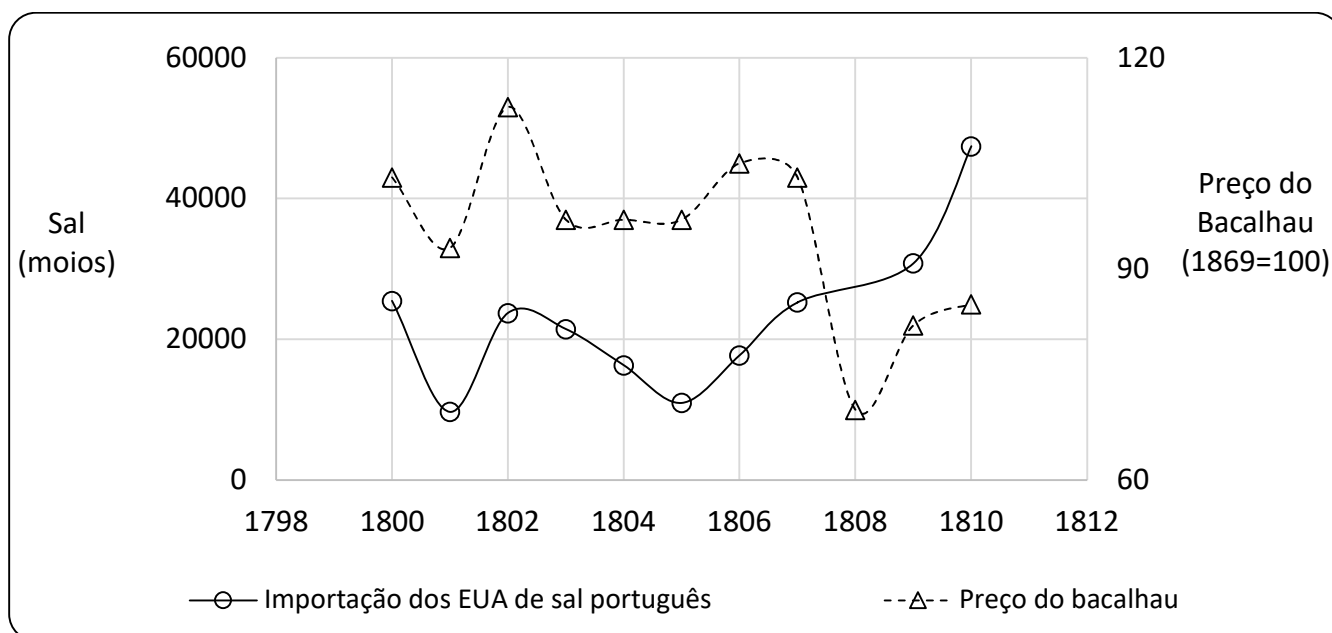
Nos primeiros anos da década de 1810, no entanto, as importações decresceram até chegarem a zero. Conforme Amorim, entre 1809 e 1813, a compra de sal pelos estadunidenses nos portos brasileiros era particularmente notória, o que gerou protestos de agentes da diplomacia portuguesa nos EUA e a proibição dos navios de bandeira daquela república aportarem na América lusa. As importações lusitanas dos EUA recuperam-se lentamente durante a segunda metade da década de 1810 até atingir o ápice em 1816.¹⁴⁵ Era a década de retorno da intensidade das atividades salíferas em Aveiro, com um grande número de salinas, ainda que apenas nos locais próximos à desembocadura do Volga, onde se produzia um sal compreendido como de menor qualidade.¹⁴⁶

¹⁴⁴ PEREIRA, op. cit. p. 98

¹⁴⁵ AMORIM, op. cit. p. 198-199; RIBEIRO, op. cit. p. 319

¹⁴⁶ PEREIRA, op. cit. p. 171

Gráfico 10 - *Exportação de sal português para os EUA e índice anual de preço do bacalhau (1800-1810)*



Fonte: Elaborado pelo autor. Para a importação de sal as mesmas do Gráfico 1; para o preço do bacalhau as mesmas do Gráfico 6.

No lado luso-brasileiro, a relevância do sal português parece ter se deteriorado significativamente. Conforme o Gráfico 11, se até 1804, de maneira declinante, as flutuações no preço da carne tiveram algum peso na determinação das quantidades das importações, a partir de 1805, uma quebra muito intensa se iniciou, com o mínimo atingido em 1806, cabo que, a partir de 1807, a escassez da importação de sal português apenas levemente ocasionava a subida no preço da carne.¹⁴⁷ Conclusivamente, a quebra da conexão íntima sugere que os comerciantes luso-brasileiros se voltaram a outras fontes. Mas, se o monopólio sobre a venda do sal havia se rompido em 1801, por que a demora pela desconexão com o sal importado? As dinâmicas regionais e locais parecem ser centrais para iluminarmos a questão.

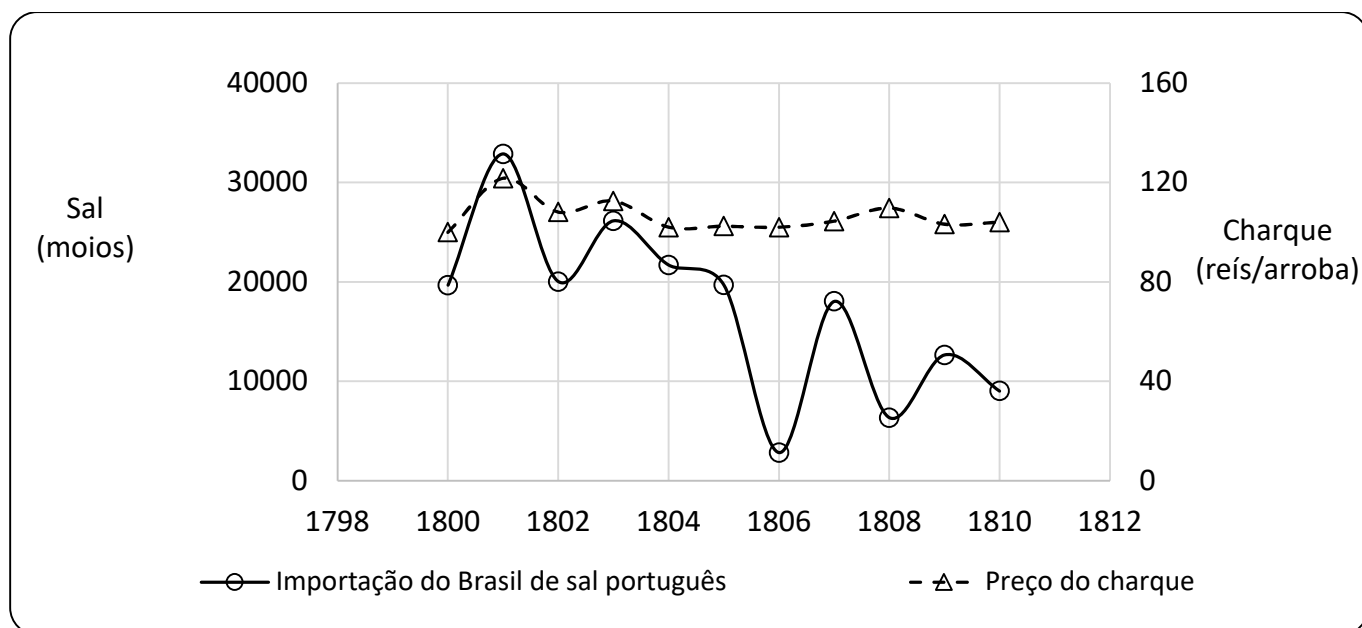
Um nome relevante para tanto parece ter sido Alexandre Inácio da Silveira, comerciante já estabelecido no Rio Grande de São Pedro, que, em 1795, foi agraciado com o privilégio de possuir propriedades para produzir sal no Rio de Janeiro, intento para o qual o importante negociante Carneiro Leão, lhe colocou à disposição os seus escravos, que seriam empregados juntamente a indígenas em Cabo Frio.¹⁴⁸ A questão é que, em abril de 1798, aos olhos do Vice-Rei do Estado do Brasil, D. José Luís de Castro, Silveira havia “dezapparecido [...] sem me

¹⁴⁷ Entre 1799 e 1807, o coeficiente de correlação era de 0,838 e se inverte entre 1807 e 1810 para -0,616

¹⁴⁸ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013, p. 107.

participar os efeitos de sua diligencia”¹⁴⁹, ou seja, partiu da localidade sem explicar o que havia sido realizado em relação a exploração das salinas. E, de fato, ele não parecia ter feito muito, afinal D. Rodrigo de Souza Coutinho, Secretário de Estados e Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, em outubro do mesmo ano, afirmou que Silveira, “este homem volúvel, e sem credito nesta Praça, cousa nem huá fez em Cabo Frio respectiva a sua Comição, e utilidade daquele povo”.¹⁵⁰

Gráfico 11 - *Exportação de sal português para o Brasil e índice anual de preço do charque (1800-1810)*



Fonte: Elaborado pelo autor. Para a importação de sal as mesmas do Gráfico 7; para o preço do charque as mesmas do Gráfico 6.

Parece ter sido, ao menos em parte, uma figura retórica, para assegurar sua afirmação sobre a falta de crédito de Silveira — afirmação grave contra o comerciante, vinda de um nobre de alta hierarquia -, afinal algumas salinas foram de fato construídas e a presença de tanques de tijolos indica expertise no trato do sal, eles provavelmente haviam sido construídos sob orientação do negociante. O secretário, D. Rodrigo, ainda pediu ao Coronel de Milícias e à Câmara que persuadissem os moradores a explorarem o sal, ou seja que produzissem mercadorias a partir das salinas e enviou dois homens para cuidar da situação.¹⁵¹ No Ano de 1797, já se exploravam os “apecus”, ou seja, partes do terreno nivelada, com a água da lagoa,

¹⁴⁹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 164, doc. 12266.

¹⁵⁰ AHU, Rio de Janeiro, cx. 166, doc. 12384; PEREIRA, op. cit. p. 266.

¹⁵¹ Ibidem, pp. 267-268.

cujo solo é de areia branca e fina, conchas e argila, cercados de elevações de terra mais altas que os corpos d'água, nos quais os cristais se formavam com mais facilidade.¹⁵²

Entretanto, José Correa Rangel de Bulhões, engenheiro graduado enviado para participar da instalação as salinas, relatou que o “desanimo” dos moradores ocorreu, pois Silveira reservou as melhores salinas, supostamente para Sua Majestade, e empregou escravizados de Braz Carneiro Leão e de outros proprietários de fora de Cabo Frio, o que, segundo Bulhões, não estava previsto nas ordens reais. Em resposta à tentativa de monopólio e controle por parte dos grandes comerciantes, os moradores combinaram de não trabalhar mais na extração de sal por considerarem que toda a operação se tratava de uma farsa. Silveira fugiu da cidade logo depois. Em 1799, a Coroa voltou a proibir a extração do sal, exceto a serviço do rei.¹⁵³

José Correa Rangel de Bulhões, preocupado com a lentidão da extração de sal das águas lagunares, afirmou ainda que “será preciso, que o tempo vá persuadindo pouco a pouco ao Povo deste Destricto pela maior parte rebelde ao trabalho, e que à vista dos interesses de huns, se animom os outros”. O que ele propunha era um negócio curioso, pois ele esperava que os moradores trocassem sua saúde e vitalidade por ganhos mercantis; que entregasse suas próprias carnes ao lago em troca das letras de câmbio e moedas dos mercadores. Mesmo aqueles em posições de mando não pareciam totalmente imunes, afinal de contas, ele mesmo havia dito que “Destes tanques 17 pertencem ao Capitaõ Mor Sypriano Luis, onde trabalhou com tanto sucesso, que adquerio Lezões, e outras molestias, de que inda hoje padece; elle a ter saude, seria capáz com a sua actividade a exemplo de influir nos habitantes o dezejo deste novo tráfico.” Lesões e moléstias depois de passar muito tempo nas águas salobras eram resultado de “muito sucesso”; a imagem nos remete aos escravizados nas Antilhas salíferas. Não surpreende que o povo de Cabo Frio fosse “rebelde ao trabalho.”¹⁵⁴

Entretanto, devemos situar historicamente a afirmação sobre a resistência contra as atividades mercantis propostas pelos agentes da colonização e apontar o que ela significava naquele contexto: desde a metade do século XVIII, diversos quilombolas e ex-escravizados fugidos se escondiam em toda a região do norte fluminense, e Cabo Frio era umas principais localidades de concentração de foragidos. A rebeldia, bem como a insurreição, encontrava largas redes de apoio nas quais se escorar e caminhos para percorrer, a fim de fazer frente aos

¹⁵² Ibid., 2019, pp. 846.

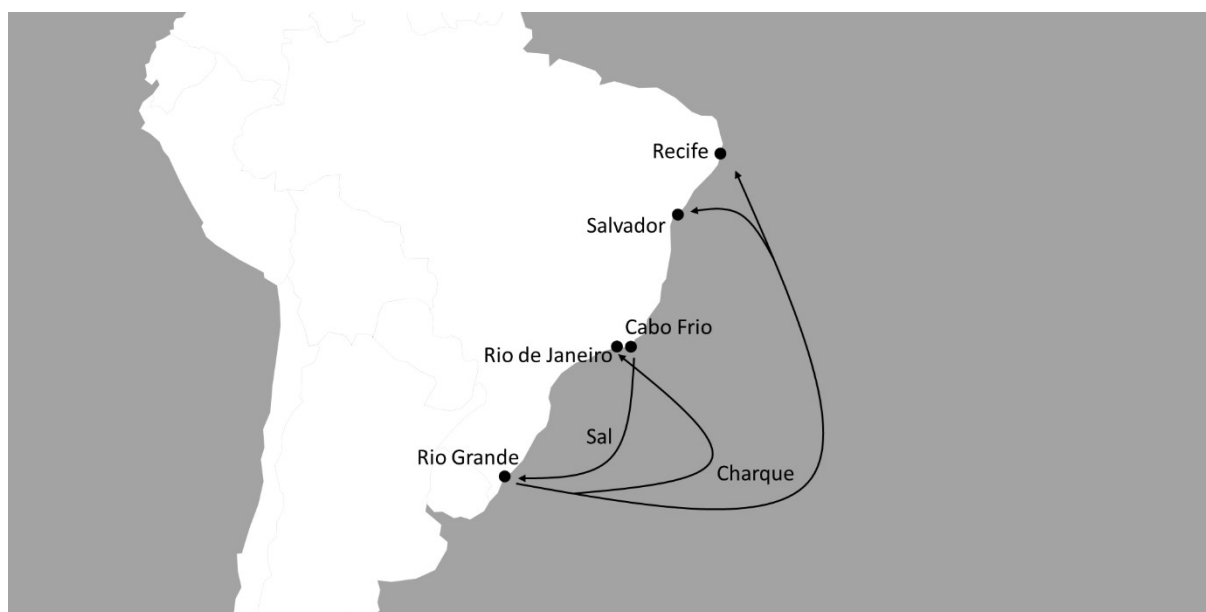
¹⁵³ PEREIRA, op. cit. pp. 268-271.

¹⁵⁴ AHU, Rio de Janeiro, cx. 164, doc. 12266.

impulsos do Império.¹⁵⁵

Pela formação geológica, o solo muito arenoso de Cabo Frio fazia com que fosse necessário instalar os apecus em terra firme, o que eventualmente significava a instalação longe da cidade.¹⁵⁶ Tal distância poderia tornar tais locais “muito remotos, e [...] por esta cauza, sujeitos aos ladrões”, nas palavras de Bulhões. Os “Roubadores do Sal”, como os chamava o engenheiro, não eram necessariamente todos quilombolas, mas talvez alguns o fossem. De fato, afirmou Flávio Gomes (1996, p. 26) “Ainda em 1805, do distrito de Cabo Frio chegariam denúncias de mortes e roubos levados a cabo pelos quilombolas”.¹⁵⁷ O fato é que o conflito causava “pânico” nos escravistas e que os “distúrbios” eram diários, a ponto de pensarem se tratar de “algum levante dos escravos”.¹⁵⁸ Entre os “distúrbios”, o roubo era uma estratégia de resistência daqueles sujeitos insurgentes, e, em meio ao “pânico”, a acusação de roubo era uma das estratégias dos colonizadores.

Figura 6 - Cabo Frio — Rio Grande – América portuguesa



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>.

Em setembro de 1805, o quilombo de Cabo Frio, do qual eram rei e rainha Joaquim e Maria, começava a ruir. Domingos, “preto”, havia sido capturado adquirindo pólvora e chumbo;

¹⁵⁵ GOMES, Flávio dos Santos. “Uma tradição rebelde: notas sobre os quilombos na capitania do Rio de Janeiro (1625-1818)”. *Afro-Ásia*, 17, 1996. pp. 21-25.

¹⁵⁶ PEREIRA, op. cit. p. 268.

¹⁵⁷ GOMES, op. cit., p. 26.

¹⁵⁸ Idem.

preso, ele delatou o local de residência dos rebeldes, que eram acusados de terem matado o soldado Miguel da Silva, e roubado Joaquim Manoel. O comandante de regimento Feliciano José Victorino de Souza, em 12 de outubro do mesmo ano, desferiu o golpe: junto com seus homens, prendeu 12 pessoas, incluindo a rainha Maria. Quanto a Joaquim, afirmou-se que ele havia sido morto pelos próprios súditos. Eles, possivelmente, eram os responsáveis pelos ataques à elite escravista da região. D. Thereza de Jesus Gonçalves, senhora de engenho teve sua casa arrombada, bem como Joaquim Correa, negociante da região. Por fim, João Francisco — cunhado de Braz Carneiro Leão, o capitalista por trás da tentativa de monopolizar as salinas da região — foi atacado pelos aquilombados, que alguns diziam ter sido escravizados de sua propriedade. Depois de enviar os quilombolas capturados para o Vice-Rei, Feliciano pediu ainda que se os prisioneiros fossem mortos e que se expusessem suas cabeças, a fim de desmotivar os demais quilombolas da região. O ataque, entretanto, não foi fatal: seis pessoas fugiram e as investidas continuaram.¹⁵⁹ Em 1809, a câmara municipal autorizou mais uma expedição para prender as mulheres e homens que buscavam liberdade pela via do conflito direto.¹⁶⁰

Todo esse complexo de disputas — um comerciante volúvel, um povo rebelde, um trabalho que causava lesões e moléstias, roubadores de sal, um rei e uma rainha contra uma elite local e um comandante de regimento — talvez ajude a explicar a demora do estabelecimento de relações mais volumosas entre a produção de charque e as salinas de Cabo Frio, mesmo depois do fim do estanco. Entre a existência cotidiana e a transformação das salinas em espaços de reprodução do capital, interpunha-se a resistência dos habitantes da região. No Rio Grande de São Pedro, entre 1802 e 1815, a estrutura de importação colonial do período foi mantida — aproximadamente 65%, do sal vinha da Bahia, 20% de Pernambuco e 15% do Rio de Janeiro — que aparecia como fonte suplementar, diante dos abastecedores do Nordeste. Esta situação viria a mudar apenas na década de 1820, quando o Rio se tornou o principal porto de partida do sal para o Rio Grande de São Pedro.¹⁶¹ Entretanto, apesar de Salvador e Recife possuírem maior possibilidade de importar sal de Lisboa, dado o sistema de correntes e a proximidade, não devemos considerar que todo o sal necessariamente seguia esta rota, aliás, uma vez que a importação de Portugal estava em decadência é bastante provável que as fontes estivessem em franco processo de internalização, com o Rio de Janeiro adquirindo centralidade ao longo do século XIX.

¹⁵⁹ Ibidem, p. 28.

¹⁶⁰ ANRJ, Vice-Reinado, cx. 484, pct. 2.

¹⁶¹ ANRJ, Real Junta do Comércio, cx. 448, pct. 1.

1.5 – Conclusão

A última configuração de triângulo observada, Portugal – Rio Grande de São Pedro-América portuguesa, seria relativamente substituída por América portuguesa — Rio Grande de São Pedro — América portuguesa, ambas com sal correndo Norte-Sul e carnes salgadas correndo Sul-Norte¹⁶². A internalização crescente da cadeia de mercadoria, com o passar dos séculos e dos ciclos de acumulação é visível, seguindo a tendência da formação dos estados nação.¹⁶³ De um triângulo que integrava sal, produzido em um reino, peixes salgados, produzidos em um segundo, e o consumo, efetivado em um terceiro (Setúbal-Amsterdam-Varsóvia); passou-se a uma geografia que internalizava os momentos de produção do sal, do peixe e, ainda que não de maneira completa, do consumo, (Ilhas Turcas e Caicos-Nova Inglaterra/Irlanda-Antilhas francesas e inglesas); até que, por fim, estruturaram-se rotas internalizadas nos Impérios de Portugal e, posteriormente, do Brasil, ainda que com participação minoritária de espaços produtivos para além da unidade política.

A economia-mundo capitalista, dependia da circulação do sal para garantir a reprodução dos trabalhadores a custos reduzidos. A natureza barata das carnes foi reforçada também com a aplicação crescente da mão de obra escravizada na cadeia: ausente na primeira, presente entre produtores do sal e entre os consumidores da carne, na segunda, e presente por todo o circuito na terceira. As carnes salgadas não apenas destinavam-se, crescentemente, ao sustento dos escravizados, mas também passaram a ser produzidas por eles, no que tange aos processos de extração do sal e salga das carnes.

Em fins do século XVI e princípios do XVII, quando o preço do sal começou a subir, uma onda de invasões nas Antilhas e ao norte da América do sul, bem como a escravização para a produção do cristal foi a resposta dos colonizadores. Novamente, nas últimas décadas do século XVII, a ampliação dos preços e das exportações foi vivenciada com a fome em Setúbal, seguindo o compasso europeu de crise de abastecimento. Quando, mais uma vez, no final do XVIII, os preços do sal cresciam, a estagnação dos salários e adoecimento empobrecido dos produtores diretos novamente figuraram no repertório das classes dominantes. Por fim, o XIX abria-se com a expansão das demandas da América lusa e da oferta de suas regiões, onde se produzia sal a partir da mão de obra de indígenas e de pretos escravizados.

Os navios costuravam o mar, a carregar alimentos que operavam o metabolismo dos Impérios; máquinas vorazes, que necessitavam de grandes quantidades de carnes para satisfazer

¹⁶² VARGAS, 2013, op. cit. pp. 352-353.

¹⁶³ ARRIGHI, G., MOORE, J.W. (2001). “Capitalist Development in World Historical Perspective.” In: ALBRITTON, R., ITOH, M., Westra, R., Zuege, A. (eds), *Phases of Capitalist Development*. Palgrave Macmillan, London, 2001, pp. 68-72.

seus desejos. A morte animal alimentava a escravização humana; a invasão da terra assegurava o avanço das *plantations*. A alquimia, primeiro do sal em trigo, posteriormente do sal em açúcar, dava lugar à transformação do sal em tecidos. A revolução das fábricas, na Inglaterra, devorava as famílias proletárias; estas, substituíam seus alimentos por drogas estimulantes (café e açúcar), cujos produtores escravizados nutriam-se de gado e peixes, que tinham seus corpos preservados em sal.

A integração e homogeneização dos espaços — operada no Capitaloceno, fruto de um projeto de produção massificada de mercadorias — tinha como pressuposto a circulação intensa de produtos de diferentes ecossistemas, tornados equivalentes através do jogo das trocas mercantis. Este processo de *abstração concreta*, o da atribuição de uma mesma métrica, o dinheiro, para materialidades diversas, dependia da possibilidade efetiva de transporte entre os longínquos espaços de produção. O sal era a garantia da continuidade do processo¹⁶⁴. Não bastaria aqui, afirmar a necessidade biológica do sal, é preciso apontar a sua especificidade na Modernidade como uma tecnologia imperial de conquista e manutenção do poder sobre os espaços coloniais. Exércitos, engenhos, aldeamentos, vilas, paróquias, armadas e conventos precisavam ser alimentados. O que ocorreu foi a *generalização* deste abastecimento via mercado. Se, por um lado, certas regiões já apresentavam relativa dependência mercantil para a sua reprodução — tais como Portugal¹⁶⁵ e os Países Baixos, que sem surpresa foram de onde vieram alguns dos primeiros invasores -, por outro, a elevação desta condição particular a um imperativo sistêmico constituiu-se como uma das bases da expansão autossustentada do capitalismo histórico.¹⁶⁶

Procuramos aqui integrar o sal na narrativa mais ampla sobre os ciclos de acumulação. Outras questões ainda seguem como problemas de pesquisa para o futuro: quem eram os agentes do comércio? Qual o destino dos capitais ganhos com a venda do sal? Quais as composições mais específicas da força de trabalho em cada um dos espaços? Como o controle tecnológico e o domínio territorial se combinaram? O que ocorreu com as unidades produtivas que se decompunham? Por ora, a observação da degradação da vida humana — escravizada, assalariada, militarizada; por causa e através do comércio do sal, de seus lucros e de sua função no processo de colonização — é a conclusão, contraditória, do estudo da mercantilização de um componente essencial a sua conservação.

¹⁶⁴ A opção por sua circulação sem monopólio, retrata bem o lugar estratégico que ele ocupava entre as preocupações dos administradores imperiais portugueses, em particular, de Rodrigo de Sousa Coutinho.

¹⁶⁵ FLORENTINO; FRAGOSO, op. Cit., 2001, pp. 41-43.

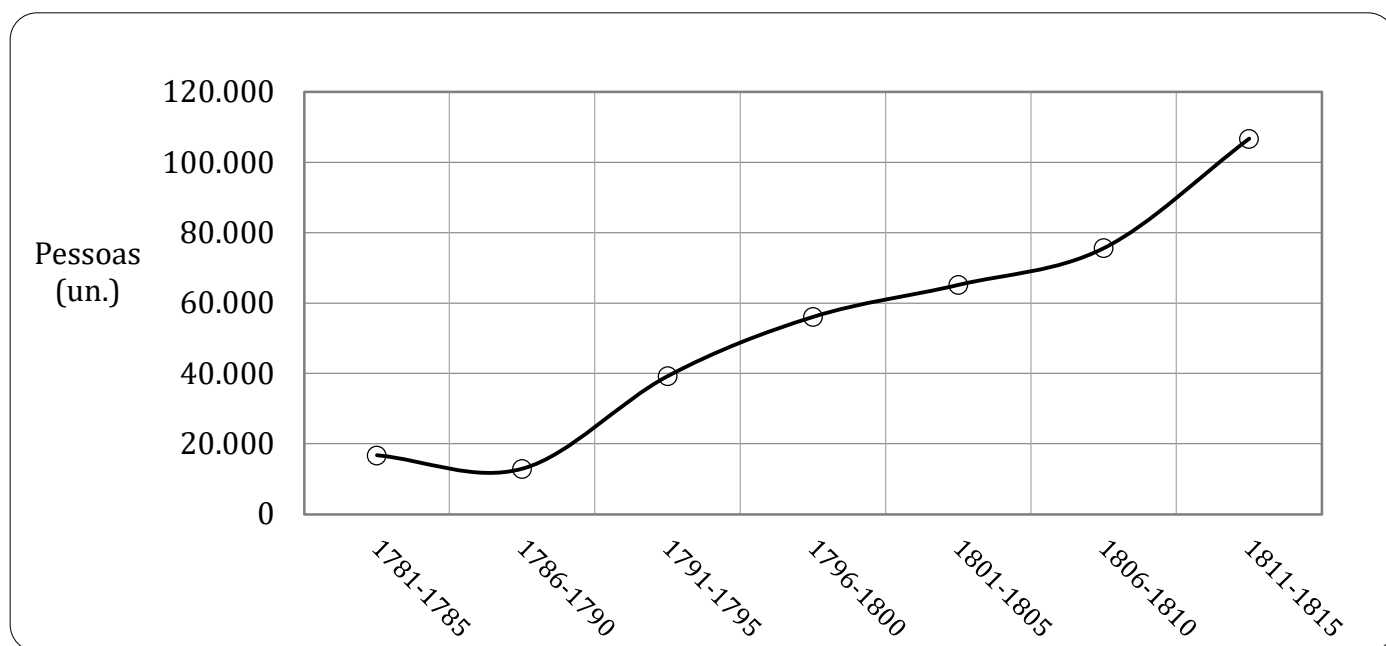
¹⁶⁶ MOORE, op. cit. *passim*.

CAPÍTULO II – MERCADORES DA VIDA E DA MORTE

2.1 Introdução

Em 17 de julho de 1795, o vice-rei do Estado do Brasil, o conde de Resende, avisava ao secretário de estado dos Negócios Estrangeiros, Luís Pinto de Souza Coutinho, que havia permitido a entrada de navios estrangeiros de guerra, transporte e pesca de baleias no porto do Rio de Janeiro, apesar de sempre mandar investigar o motivo pelo qual eles aportavam. Deste modo, ele afirmava estar combatendo o contrabando de ouro, pau-brasil e o transporte ilegal de escravizados para Montevidéu. Sua desconfiança era particularmente forte contra os ingleses que paravam na América com produtos industriais.¹⁶⁷ Na virada do século XVIII para o século XIX, os fluxos de comércio legal e ilegal vinham aumentando imensamente na cidade, um liberado, o outro supostamente combatido, mas os dois em intenso crescimento.

Gráfico 12 - Pessoas escravizadas desembarcadas no sudeste da América portuguesa



Fonte: Elaborado pelo autor. <https://www.slavevoyages.org/voyages/fy6A6LBg>.

A cidade do Rio de Janeiro havia se transformado em um imenso porto comercial global. Prata vinda das montanhas de Potosí fluía sem parar, têxteis europeus e asiáticos estavam chegando em grandes quantidades e pessoas escravizadas desembarcavam a todo instante. Aquela era a cidade que mais remetia moeda e metais para Lisboa;¹⁶⁸ entre 1780 e 1810,

¹⁶⁷ AHU, Rio de Janeiro, cx. 155, doc. 11714.

¹⁶⁸ BOHORQUEZ, Jesus. "Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital,

chegavam em média 12.434 africanas e africanos escravizados anualmente ao sudeste do Brasil, a extensa maioria pelo Rio.¹⁶⁹ Algumas dessas pessoas seguiam para Pernambuco, outras para a Bahia, Minas Gerais, Montevideo, Rio Grande e Buenos Aires. O açúcar estava sendo exportado vigorosamente, vindo da região de Campos dos Goytacazes, e o café entrou na pauta de exportações.¹⁷⁰ Entre 1760 e 1799, acompanhando o ritmo do crescimento do comércio, especialmente de escravizados, a população da cidade havia passado de 30.000 para 43.376 pessoas.¹⁷¹ Depois dos anos de estagnação e redução entre 1781 e 1790, o fim do século XVIII viu os desembarques passarem de 12.950, entre 1786 e 1790, para 39.302 entre 1791 e 1795, um aumento de mais de 3 vezes, conforme se acompanha no Gráfico 12.

Para este volumoso comércio de pessoas, grandes redes eram necessárias, tanto em termos de financiamento, quanto em termos das mercadorias demandadas. José Antônio Pereira, mercador nascido em Lisboa, foi o financiador do tráfico de centenas de pessoas até a cidade no fim do século XVIII. Para isso ele negociava na América, em Angola, África, mas também na Baía de Bengala, Índia, a fim de adquirir tecidos asiáticos, necessários para o tráfico de escravizados. Para financiar esses negócios globais, ele havia formado alianças mercantis com holandeses em Lisboa, como Daniel Guildemeester e Hermano Cremer Vanzeller, que lhe ajudavam a pagar por suas empreitadas.¹⁷² José de Arruda, por outro lado, mercador atuante no Rio de Janeiro, realizou diversas atividades em prol do tráfico na década de 1790: foi mercador do charque do Rio Grande de São Pedro, alimento utilizado nas viagens, e foi traficante ilegal de escravizados para Montevideo, reforçando duplamente os laços do Rio de Janeiro com a fronteira sul da América.¹⁷³ De um pequeno porto a uma cidade global de intenso tráfico de pessoas, a trajetória foi longa e dependeu da escravidão em diversos momentos. Para atender o mercado exportando açúcar, café, charque ou couros, a saída dos colonizadores era recorrer ao mercado para conseguir trabalhadores.

Tais redes se formavam como uma intersecção de relações comerciais e familiares; espirituais ou consanguíneas; horizontais ou verticais. Múltiplos agentes participavam de

and the financing of the Portuguese–Brazilian slave trade (c. 1760–1808).” *Journal of Global History*, v. 15, n. 1, p. 19-38, 2020a, p. 31.

¹⁶⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyages/fy6A6LBg>.

¹⁷⁰ AHU, Rio de Janeiro, cx. 164, doc. 88

¹⁷¹ ALDEN, Dauril. “Late colonial Brazil, 1750-1808.” In: BETHELL, Leslie. *Colonial Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 288.

¹⁷² BOHORQUEZ, op. cit., p. 90-95; BOHORQUEZ, Jesús; MENZ, Maximiliano. “State contractors and global brokers: the itinerary of two Lisbon merchants and the transatlantic slave trade during the eighteenth century.” *Itinerario*, v. 42, n. 3, p. 403-429, 2018 412-413

¹⁷³ Slave Voyages Intra-American Slave Trade Data Base: ID 160312; AGCRJ, Embarcações, Códice 53-3-5; Códice, Embarcações, 57-3-6;

múltiplos grupos, em diversos continentes, regiões, portos, mercados de crédito e de bens. Através do acesso à diferentes pessoas, mercadores e contrabandistas poderiam conseguir acesso privilegiado a informações, preços, espaço de carga em navios, etc.¹⁷⁴ Manter as redes através dos imensos espaços, conectados por rotas lentas, percorridas por embarcações a vela, cavalos, carros de boi e grandes caravanas de caminhantes exigia relações que se reiteravam no tempo e no espaço. Daí a necessidade do crédito, ou, o que é dizer o mesmo, da confiança. Ela poderia vir de relações familiares, que garantiam reputação e, considerando o universo católico do mundo colonial ibérico, eram sagradas, de modo que quebras de confiança eram sujeitas ao Inferno e à desgraça social. Membros de uma mesma corporação, como capitães e tenentes do Império português, muitas vezes poderiam ter mais facilidade em estabelecer este tipo de conexão; muitos deles eram padrinhos dos filhos uns dos outros, companheiros de comércio, padrinhos de casamento ou mesmo cunhados.¹⁷⁵ Mas muitos traidores do Império, contrabandistas e desertores entravam nas mesmas redes destes militares, alguns eram inclusive aliados frequentes. Por outro lado, algumas das relações de confiança eram construídas em cima de contratos. Membros principais, os que tinham capital, muitas vezes firmavam contratos com agentes, que tinham a sua expertise no comércio e seu trabalho para oferecer. Assim, comerciantes europeus poderiam, por exemplo, administrar e financiar comércio nas Américas, contando com seus agentes locais, a partir de uma posição de controle das estratégias mercantis e vantagens na hora da partilha dos lucros. Sócios coloniais, muitas vezes tinham pesadas penas se quebrassem os contratos, por exemplo, fazendo negócios com outros financistas.¹⁷⁶

Deste modo, enredado em relações sociais complexas, tortuosas e muitas vezes ilegais, o comércio de seres humanos e das carcaças dos animais não humanos acontecia, tecido a partir de conexões transimperiais. Transimperiais, pois os Impérios eram entrecortados por essas redes. Elas estavam situadas através das regiões e para além de locais específicos, indo e voltando, em vaivém. Elas não eram compostas apenas por estrangeiros, mas também por súditos luso-brasileiros em diferentes partes da Colônia, e, portanto, eram mais do que intrainperiais ou extrainperiais, pois uniam estes dois fluxos. Mercadoria viajavam em uma direção, pessoas em outra, crédito em uma, lucro em várias e informações para absolutamente todos os lados. Nem apenas de dentro para fora, nem circunscrita, mas sim um emaranhado,

¹⁷⁴ PRADO, Fabricio. *In the Shadows of Empires: Trans-Imperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Río de la Plata*. PhD diss., Emory University, 2009, pp. 14-22.

¹⁷⁵ GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780-1810)*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2020, pp. 15-17; 314-315.

¹⁷⁶ MELO, Felipe Souza. "Hierarquias mercantis no Atlântico Português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807." *Revista de História (São Paulo)*, n. 180, a02520, 2021, pp. 2-5; 30-32.

que dificilmente se partia. Assim, especialmente quando grandes centros, como Boston, Rio de Janeiro, Lisboa ou Londres, se ligavam a portos coloniais, como Rio Grande, Montevideo e Buenos Aires, essas redes eram centrais para a circulação de pessoas, mercadorias, informações e ideias. Dito de outro modo, o comércio transatlântico que sustentava o tráfico de escravizados dependia de redes que conectavam diferentes zonas de interação.¹⁷⁷

Assim, os tumbeiros — navios que carregavam pessoas escravizadas, durante os séculos da escravidão atlântica — eram um tramado multiescalar de violência. A captura, a separação do círculo social, a perda das filhas e filhos, o roubo da energia vital das comunidades africanas, o estupro, as chibatas, o libambo, a condição anti-higiênica dos porões, o medo — metafórico e literal — de ser devorado, o medo de morrer de fome, o desrespeito espiritual da refeição escravista. São tantas as linhas de força da coerção simbólica, psíquica e física a que se encontravam sujeitos os Mbundo, Imbangalas, Nganguelas, Rebolos e demais povos traficados, que pretender nomeá-las todas talvez fosse um exercício de imperialismo epistêmico que apenas se somasse aos golpes. A prática historiográfica, portanto, exige recortes.

O primeiro deles é o próprio navio. Pensamos na montagem das viagens escravistas entre a segunda metade do século XVIII e primeiras duas décadas do século XIX, como um esforço dos colonizadores em configurar — através de relações de poder militar, econômico e ecológico — um espaço que, em certa medida, funcionava como uma mônada da ecologia capitalista. Um fragmento, relativamente autônomo — ao menos durante o tempo da travessia — no qual os processos de metabolismo entre os humanos e a natureza não-humana se realizavam em direção da acumulação de capital, através da expropriação do trabalho e dos materiais, ambos convertidos em Trabalho Barato e Natureza Barata.

O segundo recorte é o tipo de metabolismo específico sobre o qual lançamos os olhos: trata-se do preparo e consumo da carne salgada. Na segunda metade do século XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se em um dos maiores entrepostos escravistas atlânticos e o porto mais significativo de redistribuição de escravizados para as regiões do centro-sul da América lusa. Duas das operações centrais neste processo foram, em primeiro lugar, a compra da carne salgada produzida na fronteira sul da América a preços reduzidos, região na qual a mão de obra escravizada era explorada, e, em segundo lugar, a expropriação, sem contrapartida, do trabalho de preparo das carnes, realizado por mulheres escravizadas embarcadas nos navios comerciantes. O charque — síntese das múltiplas determinações do trabalho escravizado na fronteira sul — e o seu cozimento — síntese da exploração das mulheres escravizadas nos

¹⁷⁷ PRADO, op. cit., pp. 22-26; PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGCE/UFF, 2009, pp. 108-110.

navios — eram parte das condições de possibilidade da aceleração do tráfico durante a Era das Revoluções.

Com essas duas lentes, pretendemos rasgar um duplo silenciamento seletivo. Por um lado, narrar a centralidade da comida e da alimentação para o tráfico de escravizados acaba por evitar o olhar unilateral sobre as mercadorias consumidas na Europa. Afinal de contas, se é certo que o salto mortal da operação das *plantations* ocorria na exportação dos produtos para o consumo dos sujeitos livres no centro do capitalismo, também é necessário atentar para o esforço dos escravistas em manter vivos os cativos na travessia. A sobrevivência dos escravizados era a condição de realização do capital escravista, que produzia efeitos de integração econômica entre os portos de tráfico, as zonas de plantation e as hinterlândias das Américas. Se nas plantations “não havia tempo para ‘garantir a vida’”, esse procedimento era absolutamente central no tráfico. Trata-se, portanto, de observar a formação de cadeias mercantis complementares — produtoras do que Alencastro chamou de “mercadorias ancilares” — sem as quais o tráfico não ocorreria. Assim, talvez possamos complexificar a paisagem das periferias da economia-mundo, sem, contudo, pretender enxergar a miragem da autonomia econômica em regiões com profundas conexões mercantis.

Por outro lado, falar da alimentação das pessoas escravizadas coloca no centro da narrativa o trabalho feminino de reprodução em sentido amplo. Se, a seu turno, a historiografia sobre a escravidão no capitalismo tem conseguido demonstrar a relação entre os processos de formação das práticas econômicas na Europa — financeirização, industrialização, massificação do consumo — e a radicalização das formas do trabalho na periferia — Segunda Escravidão, produção de commodities, aceleração do tráfico —, ainda assim, é acertada a crítica de que a dimensão do gênero tem sido muito silenciosa na sinfonia regida pela atenção à acumulação de capitais, que beneficiava sobremaneira os agentes brancos masculinos.

Ora, olhar com cuidado para as diferentes dimensões da economia, em particular a do consumo, não deixa espaço para o escapismo de ignorar o trabalho reprodutivo. As histórias das mercadorias, da alimentação escravizada e do charque, mais especificamente, devem apresentar o trabalho das mulheres não como um objeto integrado, mas como parte da totalidade das relações que constituíam os circuitos mercantis. Tal afirmação se sustenta na compreensão de que havia intencionalidade na ação dos escravistas em embarcar mulheres nos navios — chegando a formar cerca de 40% dos cativos — que por sua vez seriam responsabilizadas pelo trabalho de preparo da alimentação.

Penso que assim poderei apresentar como a integração econômica das localidades se realizou por meio do trabalho concreto de pessoas que atravessaram o mar, neste caso de

maneira compulsória. Este parece ser um caminho frutífero para apreender o “Atlântico como espaço histórico”. Ou seja, a fim de evitar o “nacionalismo metodológico”, compreender como as práticas do trabalho no mar faziam confluir realidades distintas e distantes em uma mesma unidade contraditória coloca-se como uma possibilidade de identificar a materialidade e concretude dos diferentes momentos do capitalismo histórico. Neste compasso, descentrar a mirada da lavoura não significa ignorar a formação do mercado atlântico, mas compreendê-lo como produtor e produto de práticas que não necessariamente produziam mercadorias, mas certamente as consumiam. Deste modo, temporalizar e atentar para o papel do gênero nas práticas alimentícias atribui corpo à violência da abstração do capital, que — no rastro da pena do escrivo sobre o papel — convertia humanos e não-humanos na métrica comum do valor de troca.

Para tanto, o texto divide-se em três seções. Na primeira, jogarei luz sobre as dinâmicas do mercado de carne salgada vinda do Rio Grande de São Pedro no porto do Rio de Janeiro, procurando apontar a interrelação entre os comerciantes de carne e o tráfico transatlântico, incluindo a aliança mercantil e espiritual de agentes, bem como a atuação de determinados mercadores em ambos os ramos de comércio. Na segunda, tratarei do cenário dos navios escravistas entre os séculos XVIII e XIX, procurando as referências à cultura material e às práticas alimentares que envolviam o consumo do charque, a fim de compreender as mediações culturais e materiais do metabolismo entre ser humano e carne bovina salgada neste contexto. Na terceira, vêm ao foco as especificidades da conjuntura do século XVIII e da reconfiguração do tráfico transatlântico de escravizados sob as pressões da industrialização, na tentativa de compreender os efeitos do consumo do charque na mortalidade dos escravizados durante a travessia atlântica, ou — o que é dizer o mesmo sob outro enfoque — na realização do capital escravista. Com estes procedimentos, pretendo capturar uma pluralidade de tempos e espaços que permita produzir um esforço historiográfico de escopo local-global.

A conclusão é fazer avançar o argumento segundo o qual a expropriação de gênero na formação das condições de consumo do charque dentro dos navios escravistas luso-brasileiros estabeleceu uma relação de reciprocidade produtiva — ou ainda, de sinergia — com os ciclos de acumulação sistêmica de capital, de modo a possibilitar o avanço das fronteiras de mercadorias formadas nas Américas.

2.2 Navios cadavéricos: as carnes salgadas no comércio escravista do Atlântico Sul, 1756-1812

No ano de 1756, no Rio de Janeiro, ocorreu uma denúncia. Membros do Senado da Câmara da

cidade afirmaram que atravessadores estavam comprando escravizados indesejados, chamados de *refugo*, e os levando para casa, a fim de tratá-los e vendê-los depois de um tempo por preços muito maiores do que os que haviam pago, encarecendo a mão de obra. O rei, invocado pela Câmara, pediu ajuda ao governador, que, apoiado na opinião do traficante Antônio Pinto de Miranda, defendeu os atravessadores. O rei, satisfeito com os conselhos do mercador de carne humana, se negou a agir contra os atravessadores.¹⁷⁸ A conjuntura era grave: por um lado, os efeitos recessivos da depressão aurífera começavam a ser sentidos com mais força, apesar da lentidão. Por outro, as exportações agrícolas também não estavam no melhor dos momentos, na verdade sofriam de uma estagnação severa no âmbito colonial e o ano anterior havia assistido uma redução abrupta das exportações de açúcar da capitania.¹⁷⁹

Um conjunto tempestuoso de circunstâncias pairava sobre as águas atlânticas causando muita turbulência e incerteza. Conflitos bélicos abertos, revoltas de escravizados, pirataria, ameaças de invasões costeiras, todos faziam as previsões e os desfechos dos empreendimentos coloniais incertos. O resultado foi que nos anos da Guerra dos Sete Anos, entre 1756 e 1763, o desembarque global de escravizados africanos traficados pelo Atlântico apresentou uma queda, quebrando a tendência de alta entre os anos de 1750 e 1770 (Gráfico 13). Afinal de contas, nos anos dos conflitos, a média anual de viagens frustradas por conta da agência humana (captura militar, pirataria, revolta dos cativos, etc.) foi de 27,4 — enquanto nos cinco anos anteriores a guerra foi de 8,8 e nos cinco anos posteriores foi de 5,4.¹⁸⁰ Essa dificuldade de comunicação e comércio entre os impérios poderia ser fatal. O Marquês de Pombal, escrevendo para o governador do Rio de Janeiro, em 1763, refletindo sobre o terremoto de Lisboa, afirmou que

A mesma Inglaterra tirou a experiência do terremoto de 1º de novembro de 1755 sendo então suspenso por meses todo o giro da Bolsa de Londres, desde que cessou o comércio da praça de Lisboa por mais de seis meses, quando mais seria preciso quebrassem totalmente a referida bolsa e extinguisse em Inglaterra todo o crédito público. (...) o ouro que sai de Portugal para a Inglaterra e que dela torna logo a sair para os portos estrangeiros e para empregos dos gêneros que compram no Norte e na escala do Levante.¹⁸¹

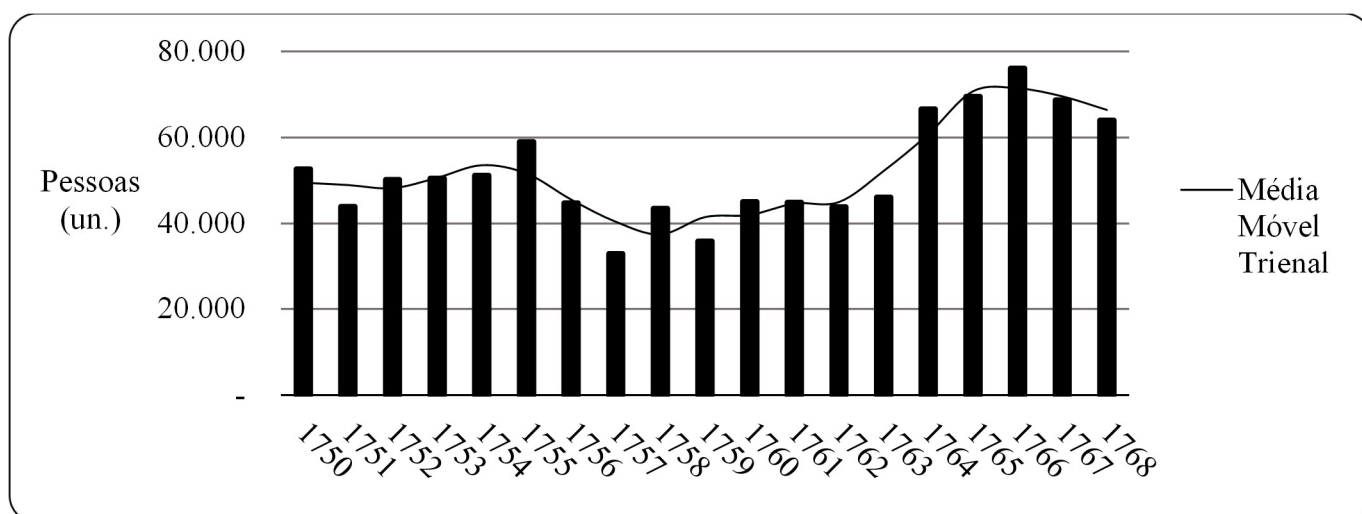
¹⁷⁸ HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: O mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831*. Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, pp. 65-66.

¹⁷⁹ CARRARA, Angelo Alves, et al. "The Brazilian economy during the old regime crisis (1750- 1807)." *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 41.1: 119-146, 2023, Appendix A, Table B3.

¹⁸⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyages/n477Vobj>.

¹⁸¹ BEZERRA, op. cit., p. 41.

Gráfico 13 - Desembarques totais de escravizados africanos traficados pelo Atlântico



Fonte: Elaborado pelo autor, <https://www.slavevoyages.org/voyages/n477Vobj>.

Ora, este contexto entre o terremoto e o início da guerra no ano seguinte, que havia dificultado o comércio com a Inglaterra, havia sido letal para o mercado de crédito no Rio de Janeiro. Os valores médios das escrituras públicas de empréstimos da cidade caíram catastroficamente a partir de 1755, uma situação que só seria recuperada mais de dez anos depois. Os efeitos combinados da decadência das exportações de ouro, da dificuldade de comércio e dos custos do terremoto de Lisboa estavam reduzindo as expectativas de lucro dos financistas na praça do Rio de Janeiro, que passaram a emprestar menos, sem esperanças de conseguir saldar as dívidas de maior porte.¹⁸² Para se ter uma ideia da situação da capitania, ao contrário da Bahia, onde as condições permitiram um crescimento das exportações de açúcar nos anos de guerra, no Rio de Janeiro elas reduziram, passando de uma média de 1.475,2 toneladas por ano entre 1751 e 1755, para 1.266,2 entre 1756 e 1763.¹⁸³ Isso provavelmente se deve ao menos em parte ao fato de que boa parte dos escravizados entrados no Rio de Janeiro no período da guerra eram reencaminhados para as Minas Gerais, o que dificultava a compra pelos senhores escravistas do Rio e motivava as reclamações dos proprietários de terras contra os atravessadores.¹⁸⁴

¹⁸² PESAVENTO, Fábio, “Até que a confiança nos separe: as redes transimperiais e o mercado de crédito do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII” in GUIMARÃES, Carlos Gabriel; SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). *Crédito & descrédito: relações sociais de empréstimos na América – séculos XVIII ao XX*. Niterói: Eduff, p. 18-55, 2018, pp. 36-39, cf. Gráficos 3 a 5. Pesavento atribui um peso unilateral à situação aurífera, mas, considerando a tensão dos mercados atlânticos, percebe-se que é necessário aliar a redução do giro do comércio durante a Guerra dos Sete Anos aos fatores explicativos.

¹⁸³ CARRARA et all, *ibid.* A média de Pernambuco também é menor nos anos de guerra do que nos anos anteriores.

¹⁸⁴ O contrato dos direitos dos escravizados conduzidos entre o Rio de Janeiro e as Minas do triênio de 1761-63 foi arrematado por 13.870.00 réis por ano. Considerando que cada escravizado seria taxado em 4.500 réis, o arremate indica um mínimo absoluto de 3.082 escravizados conduzidos por ano. Segundo os dados do

Como diversas compras de escravizados eram feitas à crédito, a situação era particularmente problemática para os senhores de engenho. Não devemos nos surpreender nem um pouco com o caráter global da crise, afinal de contas, os agentes que emprestavam o crédito eram do Império português, mas não só. Lisboa, mas também muitos ingleses, franceses, hamburgueses, holandeses e, em menor medida, italianos, espanhóis e germânicos transitavam pelas ruas da cidade e negociavam à crédito, aliando-se aos traficantes luso-brasileiros e luso-africanos que quisessem lucrar com os negócios do Brasil. Assim, uma guerra global colocou em risco o crédito do porto atlântico, pois ele também era global.¹⁸⁵

Além das posições no Atlântico Sul, as colônias escravistas no Atlântico Norte também estavam em risco. No curso da guerra, em dezembro de 1756, William Pitt, *Earl de Chatam*, tornou-se Secretário de Estado do Departamento Sul e Líder da Casa dos Comuns da Grã-Bretanha. Ele, como outros nobres do período, enxergava as colônias e o comércio com elas como a rocha que sustentava o edifício imperial. Pitt já tinha tido vasta experiência na Junta do Comércio, mas agora vinha defender os escravistas das Antilhas. Sob seu comando, a esquadra da Jamaica dobrou de tamanho à espera da invasão francesa. Em novembro daquele ano, os colonos ficaram sabendo que seis navios de guerra franceses haviam chegado ao Caribe. Os escravistas reclamavam, um deles, afirmava que

Não existe negócio a ser feito aqui com qualquer prazer, já que os Plantadores estão sob estresse pela questão do dinheiro. O negócio da Guiné está em uma situação muito languida, e nada foi feito naquele ramo nos meses que se passaram, nem os Mercadores estão desejosos de fazer mais algum (...) ¹⁸⁶

A falta de homens livres para defender o Império nos diversos palcos da guerra fez com que os ingleses recorressem a uma tática que já haviam testado em conflitos anteriores: convocar escravizados para combater os inimigos. Alguns atenderam ao pedido - na verdade, a partir do meio do século XVIII, os britânicos passaram a ser dependentes da ação militar dos cativos para manter a estrutura imperial. Um número sem precedentes de africanos e seus descendentes, livres ou escravizados, passou a guerrear pelo Império. Se em Barbados haviam homens brancos o suficiente, na Jamaica e nas ilhas *Leeward*, os contingentes eram negros.¹⁸⁷ Entretanto, o recrutamento teve efeitos adversos. Não apenas alguns dos escravizados, depois

SlaveVoyages, a entrada marítima de escravizados no Sudeste do Brasil tinha como média anual 2.555 pessoas, ou seja, tudo indica que mais pessoas saíam para as Minas do que entravam no Rio de Janeiro.

¹⁸⁵ PESAVENTO, op. cit., pp. 44-45; PESAVENTO, Fábio. “Para além do império ultramarino português: as redes trans e extra imperiais no século XVIII.” In: *XXV Simpósio Nacional de História*, 2009, p. 5.

¹⁸⁶ BROWN, Vincent. *Tacky's Revolt. The Story of na Atlantic Slave War*. Harvard University Press, 2020, p. 74, tradução nossa.

¹⁸⁷ BOLLETINO, Maria Alessandra. “‘Of equal of of more service’: black soldiers and the British Empire in the mid-eighteenth-century Caribbean”. *Slavery & Abolition*, 38.3, p. 1-23, 2017, pp. 3-4.

de receber treinamento militar, se tornavam perigosos — afinal, a escravidão era, a certo modo, um estado de guerra, como afirmou Olaudah Equiano, um ex-escravizado e veterano da Guerra dos Sete Anos¹⁸⁸ — mas também o processo causava rusgas entre os escravizados, os senhores e as autoridades imperiais.

As tensões entre senhores e escravizados na Jamaica escalaram e, em abril de 1760, o Forte *Haldane*, uma das mais importantes salvaguardas militares da região, foi capturado pelos escravizados, que conseguiram tomar controle de vastas regiões da ilha. A conquista não foi exatamente fácil, afinal de contas, o forte era uma enorme estrutura com capacidade em seus edifícios para grupos de sessenta homens, mas ele se encontrava particularmente desguarnecido na noite do ataque.¹⁸⁹ O ensaio revolucionário encheu de medo o coração dos senhores escravistas brancos, que convocaram escravizados para reprimir a revolta. Era o início da Grande Revolta da Jamaica, conhecida também pelo nome de um de seus principais líderes, a Revolta de Tacky.

Algumas de suas lideranças, como o ex-escravizado Apongo, batizado em terras cristãs de Wager, haviam recebido treinamento pelas mãos de seus captores. O Império estava lenta, mas seguramente, produzindo seus próprios executores. Apongo foi capturado e levado a bordo do navio *HMS Wager*, próximo de março de 1745, embarcação a partir da qual foi batizado. Nos catorze meses seguintes, ele e os demais tripulantes navegaram pelas costas da Jamaica e de Saint Domingue, patrulhando as águas e combatendo navios inimigos.¹⁹⁰ Apongo — que já havia sido um líder militar na África Ocidental, período no qual foi inclusive convidado de honra do John Cope, um comandante britânico no Castelo de *Cape Coast* — reuniu os conhecimentos adquiridos com o arcabouço que já possuía de suas vivências passadas e pôs-se a elaborar um plano para destronar seus senhores, até que a oportunidade apareceu, com a fragilidade jamaicana durante a Guerra dos Sete Anos.¹⁹¹ O treinamento militar das lideranças rebeldes era evidente: as forças insurgentes empregaram táticas de combate relâmpago, combinando as estratégias conhecidas no Caribe e na Costa do Ouro. Em pequenos grupos, eles enfraqueciam os oponentes através de ataques rápidos com retiradas velozes, se aproveitando do terreno de floresta. A guerra de guerrilhas favorecia os batalhões com alta mobilidade que iam de bosque em bosque, de plantação em plantação, guiando-se por seus anos de conhecimento do terreno, facilmente escapando das forças coloniais e convocando novos

¹⁸⁸ BROWN, op. cit., pp. 4-5.

¹⁸⁹ Ibidem, p. 129-130.

¹⁹⁰ Ibid. p. 70-72.

¹⁹¹ Ibid. p. 1.

membros a cada parada em uma senzala.¹⁹² A revolta seria eventualmente derrotada, com a colaboração de antigos escravizados, mas já tinha exposto as feridas do Império às intempéries da guerra.

A seu turno, entre 1749 e 1755, o Império francês cresceu de maneira sem precedentes, momento no qual os diversos portos do reino passaram a polarizar operações de compra e venda de mercadorias tropicais e a armação de viagens transatlânticas. Portos como *Saint Malo*, *La Rochelle* e *Bayonne*, cederam espaço comercial, trabalhadores e mercadores para os mais dinâmicos. A tendência à concentração foi acelerada com os ataques não declarados da Marinha britânica contra a marinha mercante francesa, a partir de 1756, e as operações mercantis como um todo se tornaram mais custosas. Entre os poucos portos que conseguiram manter funcionamento, menos ainda conseguiram se manter vigorosos durante o auge da guerra: apenas *Marseilles* e *Bordeaux* tiveram sucesso na defesa de suas atividades no ano de 1759, sem interromper o comércio colonial. Alguns franceses se lançaram à pirataria, para contrapor as perdas nas rotas legais, mas os recém-chegados na vida dos saques marítimos alcançaram pouco sucesso naqueles anos. O desenlace foi que apenas aqueles mercadores com grande quantidade de capital mantiveram seus negócios. Um pequeno número de indivíduos para um pequeno número de portos.

Os grandes foram tomando a fração de mercado dos pequenos negociantes, de modo que a guerra atuou no Império francês como uma crise capitalista: aumentou a desigualdade entre os agentes de mercado, a partir da comparação das reservas que cada um conseguiria mobilizar. Ao contrário do que dizem alguns manuais de economia, sobretudo aqueles de tendência neoclássica, os capitalistas que sobrevivem em uma situação como essa não são os mais eficientes, mas os que têm mais recursos para queimar. No caso específico, no porto de *Nantes*, um dos que conseguiu se manter no topo da geografia mercantil, não eram apresentadas quaisquer novidades comerciais, mas os mercadores que ali atuavam tinham muito capital acumulado. Mesmo no caso dos empréstimos, o crédito dependeria da capacidade de fazer aventuras comerciais bem-sucedidas, o que no curto prazo era uma questão de sorte e no longo prazo era uma questão de ter capital o suficiente para resistir às inevitáveis perdas financeiras das viagens desastrosas. Na nova geografia econômica do Império, *Marseilles*, *Bordeaux* e *Le Havre* eram os portos preferenciais e no período pós-guerra de lá partiriam inúmeras viagens para negociar tecidos, escravizados, café, açúcar e armas. Os últimos ramos de comércio a se recuperar foram as operações nos mercados das Índias Ocidentais e em África, retornando aos

¹⁹² Ibid. p. 138-139.

números pré-guerra apenas com o passar da década de 1760. Contudo, no caso do tráfico de escravizados, a recuperação da tonelagem dos anos anteriores aos conflitos viria apenas em 1783. Apesar do crescimento quantitativo nos anos que se seguiram, a velocidade de expansão comercial dos negócios coloniais nunca mais seria igualada.¹⁹³

No palco atlântico, a guerra, travada em diversas frentes do mundo, estava sendo custosa para o Império português. Era um conflito global, desde o cerco de Pirna, na Saxônia, 1756, travado entre Prússia e Áustria. Ainda mais grave para as máquinas imperiais do que os combates na Europa: durante os anos de conflito, o comércio colonial dos impérios foi duramente afetado. Dificuldades de comunicação entre os comerciantes nas diferentes margens oceânicas e os riscos de navegar em meio aos confrontos marítimos transformaram as já perigosas expedições em verdadeiras rolagens de dados. Não surpreende, já no início da guerra os ataques britânicos recaíram com tanta força sobre os mares que até as repúblicas, impérios e reinos neutros tinham problemas. Nas costas do Império português, as expedições militares também eram temidas. Em abril, o governador de Angola, dom Antônio Álvares da Cunha, enviou uma carta para o Conselho Ultramarino na qual afirmou que um navio vindo do Rio de Janeiro trouxe a notícia de que várias embarcações francesas viriam conquistar a colônia africana, e que nenhuma ajuda deveria ser esperada da parte de Lisboa. O governador estava tentando informar o Conselho das medidas que tomou para prevenir o ataque e proteger os portos, mas com a interrupção das comunicações causada pelo terremoto de Lisboa, os interiores de Angola estavam desprotegidos e sem resguardo imperial.¹⁹⁴ Os agentes da colonização tomavam as decisões que podiam sem ter muita informação pelas quais se guiar.

Do outro lado do Atlântico, em 1758, o governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo, resolveu agir. Enviou à Secretaria de Estado e Ultramar um relatório sobre o tráfico de escravizados praticado naquela capitania e as novas resoluções quanto ao seu exercício. As dimensões e carga das embarcações foram revisadas, a fim de evitar a superlotação das naus. O porto de Recife estava tendo problemas em receber cativos o suficiente para satisfazer os senhores escravistas e a superlotação era vista como uma das principais causas da mortalidade a bordo.¹⁹⁵ Isso talvez ajude a explicar a tendência de queda nas exportações de açúcar de

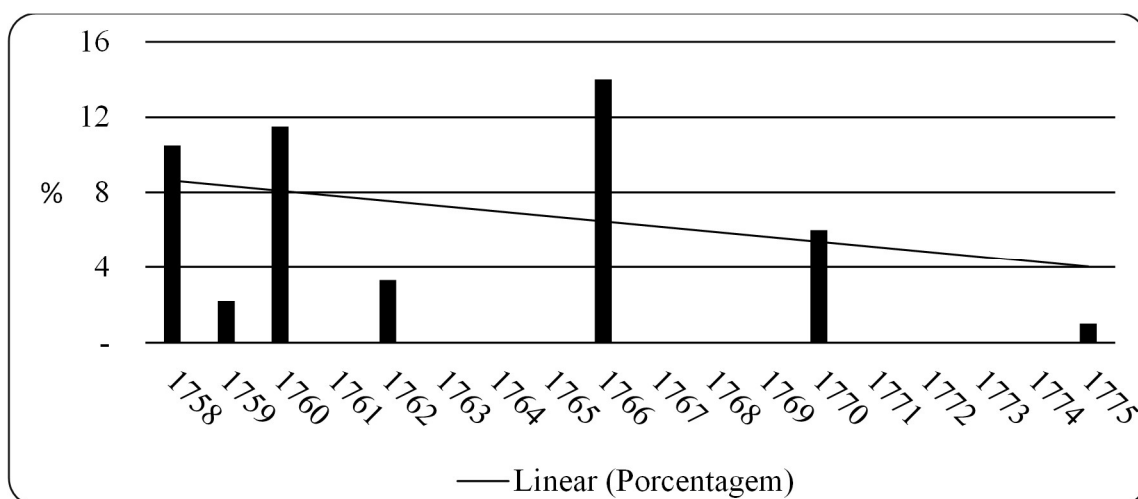
¹⁹³ BOULLE, Pierre. "Patterns of French Colonial Trade and the Seven Years' War." *Histoire sociale/Social History* 7.13, 1974, pp. 79-81.

¹⁹⁴ BEZERRA, Náira Maria Mota. *Reformar o governo, conservar o império: economia política e administração. Angola, Bahia e Rio de Janeiro (1750-1777)*. Tese de Doutorado em História, PPGH/UFF, Rio de Janeiro, 2023, p. 40

¹⁹⁵ SOUZA, George F. Cabral de. "Comércio, poder e afirmação social: agentes mercantis do Recife colonial e o comércio de escravizados (c. 1660 – c. 1760)". In: CARVALHO, Marcus J. M. de (org.) *O tráfico de escravizados para Pernambuco: agentes, política e sociedade (séculos XVII a XIX)*, p. 56-103, Recife: Ed. UFPE, 2024, pp. 76-77.

Pernambuco, entre 1751 e 1758.¹⁹⁶ Além de reduzir o número de escravizados por tonelada de carga, o relatório instituiu a quantidade de 13,5 libras de carne seca para cada escravizado carregado, considerando uma viagem de 100 dias.¹⁹⁷ É difícil atribuir a queda na mortalidade apenas à medida, mas o fato é que depois que a quantidade de carne foi fixada, a porcentagem anual média de escravizados mortos em viagens que partiam de Pernambuco, passou de 10,5% naquele ano, para 2,2% no ano seguinte, tendência de queda que foi reforçada conforme os anos até 1775 transcorreram, tal como se observa no Gráfico 14. Depois da medida, a tendência de baixa nas exportações de açúcar se reverteu e os 7 anos entre 1759 e 1765 apresentaram uma média anual de 5.865,71 toneladas contra as 3.406,43 dos 7 anos anteriores, entre 1752 e 1758.¹⁹⁸

Gráfico 14 - Porcentagem anual média de escravizados mortos nas viagens que partiram de Pernambuco (1758-1770)



Fonte: Elaborado pelo autor. <https://www.slavevoyages.org/voyages/wTIQHQKa>.

Esta situação tinha efeitos diversos em recortes geográficos diversos. No Caribe e no Atlântico Norte, os preços dos escravizados subiam, conforme as viagens escravistas ficavam mais perigosas, e muitas vezes sequer conseguiam ser concluídas; enquanto isso, no Centro-Sul da América portuguesa, no Rio de Janeiro e em Minas Gerais, o preço dos escravizados caía, porque estava ficando difícil realizar o capital investido neles, já que a exploração colonial estava rendendo menos, mesmo depois da compra dos escravizados, que chegavam em números

¹⁹⁶ CARRARA, Angelo Alves, et al. "The Brazilian economy during the old regime crisis (1750- 1807)." *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 41.1: 119-146, 2023, Appendix A, Table B3.

¹⁹⁷ AHU, Pernambuco, Cx. 87, doc. 7128. fls. 25 e 28.

¹⁹⁸ CARRARA, Angelo Alves, et al, *ibid*.

cada vez maiores e eram redirecionados para as localidades mais lucrativas.¹⁹⁹ Como duas engrenagens que giram em sentidos opostos sob o empuxo do mesmo motor, os Sistemas Atlânticos que compunham a Economia-Mundo Capitalista tinham respostas diferentes à oferecer nos momentos de crise e conflito das experiências coloniais.

Ainda em 1758, tentando oferecer suporte aos senhores escravistas fluminenses, os senadores da Câmara do Rio de Janeiro deliberaram que o comércio de seres humanos deveria ser feito fora do centro da cidade. Além disso, os proprietários que quisessem levar os escravizados para as Minas Gerais passaram a ser obrigados a informar o Senado um dia depois da compra e permanecer por um máximo de oito dias na cidade, sob risco de apreensão dos escravizados e multa.²⁰⁰ Deste modo, eles esperavam facilitar a compra de pessoas escravizadas pelos senhores de engenho do Rio de Janeiro, que quando ficavam sabendo da chegada de um navio tinham de se deslocar até a cidade ou enviar algum funcionário, procurador ou parente. Muitas vezes, quando chegavam todas as pessoas já haviam sido compradas pelos especuladores urbanos que as enviavam para as Minas. Contudo, o comércio continuou a ser feito na rua Direita, com especial destaque para a seção entre a Casa de Contos e a ladeira do Mosteiro de São Bento. O médico Mateus Saraiva, cidadão do Rio, físico-mor das tropas reais e sócio da Real Sociedade de Ciência de Londres, se pronunciou contra os editais da Câmara, a favor dos comerciantes urbanos, naquele mesmo ano. Era uma disputa acirrada, pois o cenário era tenso.²⁰¹

Os conflitos atlânticos progrediram com o cerco a Machilipatnam, Índia, em abril 1759, combatida pelas Companhias das Índias Orientais Britânica e Francesa. Depois das reclamações de holandeses contra a ação de pequenos navios agressivos atacando naus mercantes na costa da Europa, a Coroa britânica instituiu o *Privateers Act*, o Ato dos Corsários, em junho. A partir de então, pequenos navios britânicos com uma proporção de 1 para 25 entre tripulação para tonelagem passaram a ser poder ser portadores de *letters of marque*, cartas de marco, que os licenciavam apenas aos ataques defensivos e aos saques de tais confrontos. Enquanto isso,

¹⁹⁹ MILLER, J. C. "Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830." In: LOVEJOY, Paul Ellsworth, (ed.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. African Studies Program, University of Wisconsin-Madison, p. 43-77, 1986, p. 70; BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: Demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004, p. 356-357, ELTIS, David; RICHARDSON, David. Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865. *Topoi (Rio de Janeiro)*, v. 4, p. 9-46, 2003.

²⁰⁰ SANTOS, Ynaê Lopes dos. *Irmãos do Atlântico: Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2012, p. 77.

²⁰¹ HONORATO, op cit., p. 70-74.

embarcações maiores seriam *Private Men of War*, navios de guerra privados, que partiam explicitamente em expedições ofensivas para conseguir saques, sem portar cargas mercantis.²⁰² Contudo, mesmo os investidores que atuavam neste tipo de empreitada a consideravam perigosa. Em Liverpool - um dos principais portos escravistas e corsários da Inglaterra - a fim de evitar o contratempo de perdas de capitais, as viagens de corsários destinados a águas profundas, não limitados apenas à costa da Europa, reuniam em geral mais de 4 investidores, que dividiriam lucros e prejuízos da aventura. Assim, o acesso dos capitalistas às redes mercantis que se uniam no financiamento dos corsários era crucial para que os capitais rendessem conforme o esperado, já que algumas expedições seriam de perda total.²⁰³

A frente ibérica do conflito foi aberta com a invasão espanhola de Miranda, no nordeste português, na província de Trás-os-Montes, em abril de 1762. Todas as cidades portuguesas da região caíram. Depois de revoltas camponesas que infligiram pesadas derrotas aos espanhóis, a reação oficial veio em julho, com apoio britânico. Seguiram-se as vitórias em Valência de Alcântara - meio oeste espanhol, cidade capturada -, em agosto; em Vila Velha - na margem norte do Tejo -, em outubro; e, finalmente, em Marvão - no meio-este português -, em novembro. Apesar de conseguirem expulsar os espanhóis, os custos da guerra foram bastante altos. Além das batalhas na Europa, os hispânicos lançaram uma ofensiva sobre a América: em outubro de 1762, Colônia de Sacramento foi atacada por tropas comandadas por Don Pedro de Cevallos, a quem as elites se renderam.

O ano de 1763 traria mais duas cenas para o enredo perigoso. Na fronteira sul, em abril, a vila de Rio Grande, centro administrativo e econômico da capitania do Rio Grande de São Pedro, foi invadida a partir de ataques aos fortes de Santa Tereza e São Miguel. Mais ao norte, o Rio de Janeiro foi elevado a capital do Estado do Brasil, em detrimento de Salvador. A respeito da primeira situação, o Governador de Buenos Aires, Cevallos, iniciou uma ofensiva para invadir o território português, cuja ocupação infringia o Tratado de Tordesilhas. Ele conseguiu invadir Colônia de Sacramento, a ilha de Santa Catarina e a vila do Rio Grande. Esta última teve 173 famílias açorianas realocadas para o Império espanhol, sob juramento de lealdade ao Imperador, o que é estimado entre 553 e 657 pessoas.²⁰⁴ Os portugueses, apoiados pelos britânicos, tentaram reconquistar Colônia, com nove navios britânicos sob a liderança do Almirante Robert McNamara e três navios portugueses comandados por Guilherme Kelly, mas

²⁰² HAGGERTY, Sheryllynne. "Risk, networks and privateering in Liverpool during the Seven Years' War, 1756–1763." *International Journal of Maritime History* 30.1, p. 30-51, 2018, p. 36.

²⁰³ Ibidem, p. 50

²⁰⁴ PRADO, Fabrício. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio da Prata*. University of California Press, 2015, pp. 44-45.

falharam e partiram depois de incendiar o porto da localidade.²⁰⁵ Com a assinatura do Tratado de Paris, no mesmo ano, a guerra foi encerrada e Colônia retornou ao domínio português. Rio Grande, entretanto, ficou perdida por mais 12 anos e as autoridades se deslocaram para Viamão, onde Porto Alegre foi fundada para servir de capital.

Dois anos depois da invasão de Rio Grande, os oficiais da Câmara daquela vila mandaram uma carta para o rei D. José descrevendo a situação dos moradores durante a fuga. Diziam que “experimentarão todas as principaes Cazas, e fazendas a total ruína dos Seus haveres, pois com a (...) entrada dos inimigos não poderão Salvar mais q. a própria Roupas com que Se achavão vestidos”, pior ainda

“Muitos destes moradores vivião de Comercio, e na mesma invazão perderão as fazendas q. conservavão em Suas logeas e deviam a mayor parte dellas aos Comerciantes da Cidade do Rio de Janeiro, e devendo estes compadecer-se da Consternação a que Se achão Reduzidos só cuydam em os mandar executar para q lhes Satisfação o que lhes devem, com fim de lhes tirar alguns escravos que poderão escapar com os quais trabalham nas lavouras.”²⁰⁶

Eis a vantagem do capital móvel que os escravizados representavam para os proprietários: não apenas eram a reserva de valor que poderia saldar as dívidas, mas também o seu trabalho poderia manter os proprietários mesmo em tempos de guerra. Os capitalistas que possuíam escravizados poderiam fugir com eles, mesmo que supostamente tivessem levado apenas a “Roupas com que Se achavão vestidos”, poderiam expropriar seu trabalho para se reestabelecer depois de perder a terra e, se necessário, poderiam entregá-los para acalmar seus credores. Crédito e escravidão se reforçavam mutuamente nas relações que mantiveram na longa duração da história do capitalismo. A extensa rede de empréstimos e adiantamentos de capitais que existia na América portuguesa amarrava os longínquos espaços da fronteira sul ao enriquecimento dos escravistas fluminenses e europeus que atuavam na praça do Rio de Janeiro. Agora, porém, sem espaço para o perdão das dívidas ou extensão dos prazos de pagamentos, os súditos da fronteira sul eram cobrados pelos fluminenses, que estavam de olho nos seus escravizados.

Em segundo lugar, com o fim da guerra, em 1763, o Rio de Janeiro tornou-se a capital do Estado do Brasil, a porta de entrada e salvaguarda da colônia. Por esta razão, em 1765, D. Luiz Antônio de Souza, então governador da Capitania de São Paulo, depois de desembarcar no Rio de Janeiro vindo de Lisboa, dizia ao Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, que

²⁰⁵ PRADO, Fabrício. “Anglo-Portuguese Cooperation in Eighteenth-Century Atlantic South America”. In: PRADO, Fabrício; GRECO, Viviana L.; BORUCKI, Alex (eds.). *The Rio da Prata from Colony to Nations. Commerce, Society, and Politics*. Palgrave Macmillan, p. 91-110, 2021, p. 105-106.

²⁰⁶ AHU, Rio Grande do Sul, cx. 2, doc. 152

considero hoje o Rio de Janeiro a chave deste Brasil pela sua situação, pela sua capacidade, pela vizinhança que tem com os domínios de Espanha e pela dependência que desta cidade têm as Minas com o interior do país, ficando por este modo sendo uma das pedras fundamentais em que se afirma a nossa Monarquia e em que [se] segura uma parte muito principal de suas forças e das suas riquezas.²⁰⁷

Essas riquezas, advindas da venda e exploração de pessoas pelos mercadores do Rio de Janeiro, dependiam do tráfico e da manutenção da propriedade escravista. Quando os moradores do Rio Grande de São Pedro reclamavam dos comerciantes fluminenses que queriam lhe tomar os escravizados, ou quando os fazendeiros do Rio de Janeiro reclamavam dos atravessadores que compravam os cativos antes de todos os outros moradores da cidade, sua preocupação era a mesma: conseguir braços para explorar e enriquecer. A cidade crescia, mercadores enriqueciam e o tráfico aumentava. Fosse paz, fosse guerra, a propriedade escravizada, as pessoas escravizadas, eram a corpo e o sangue das cidades coloniais, que mantinham as vastas, mesmo que frágeis, redes de comércio operando.

Na intenção explícita de evitar as epidemias, e manter o fluxo de escravizados chegando, em 1764 o cais de pedra do terreiro do Carmo – atual Praça XV de Novembro – foi finalizado, bem como diversos aterros de pântanos e lagoas.²⁰⁸ Então, em 1765, um novo edital foi publicado proibindo a venda de pessoas nas principais ruas da cidade e mais uma vez o médico Saraiva veio em defesa do comércio urbano. Os membros da Câmara novamente denunciariam “o dano gravíssimo que recebiam o exorbitante preço e carestia, a que tinha subido os escravos, que de Angola, Benguela, Costa da Mina e outros presídios vinham a vender nesta [cidade], por causa dos atravessadores”. Eles ainda afirmaram que a arrecadação de impostos estaria comprometida, já que a produção seria afetada pelo aumento dos preços. Mas o Conde da Cunha, governador do Rio de Janeiro entre 1763 e 1767, saiu em defesa dos atravessadores. Afirmou que, se não fossem eles, os doentes e magros escravizados morreriam, o que faria encarecer ainda mais os preços pagos por trabalhadores.²⁰⁹

A avaliação dos planos cartográficos da cidade do Rio de Janeiro permite observar a expansão da cidade para comportar o tráfico. Para além do espaço até então ocupado, nos limites dos morros que marcavam a paisagem, as áreas costeiras passaram a ser muito relevantes. O comércio de escravizados ainda era realizado na rua Direita, logo após o morro do Castelo, próximo à Alfândega, ponto de desembarque (Figura 7). Naquela região ficava a Mesa do Bem

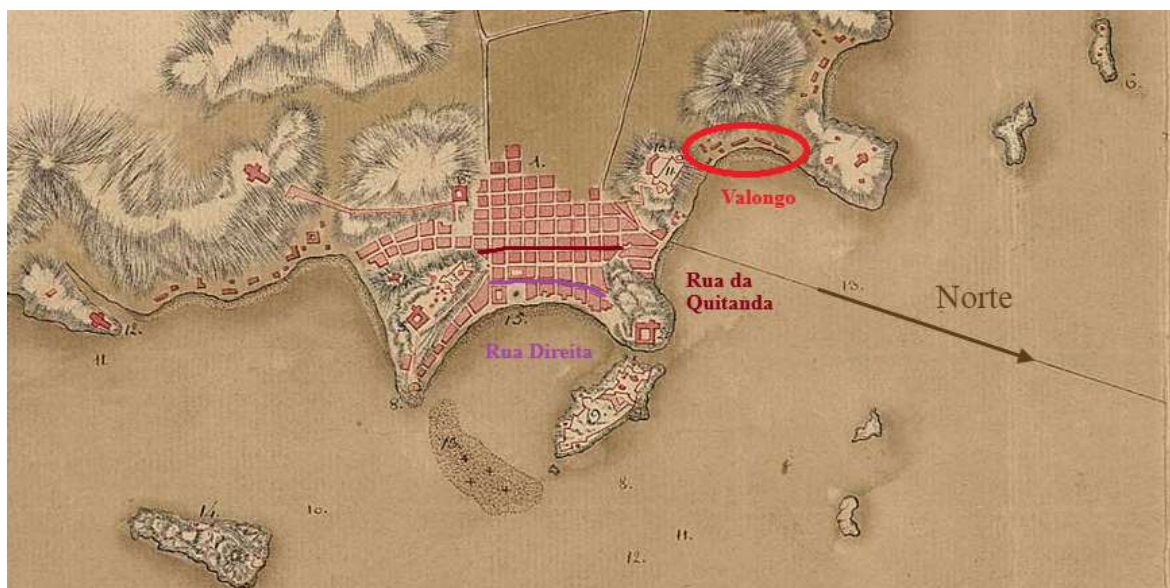
²⁰⁷ BICALHO, Maria Fernanda. “O Rio de Janeiro no século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa.” *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade* 1.1, p. 1-20, 2006, p. 20.

²⁰⁸ HONORATO, op. cit., pp. 33-34.

²⁰⁹ Ibid., p. 66.

Comum, uma fundamental instituição de controle comercial, bem como os armazéns e as residências dos revendedores escravistas. Essa disposição privilegiava os compradores urbanos: mais próximos dos pontos de desembarque e revenda, eles conseguiam acesso aos trabalhadores muito mais rapidamente que os senhores de engenho e lavradores de cana. Desta contradição no seio da classe proprietária surgiram as reclamações dos senhores escravistas.

Figura 7 -*Detalhe do Plano da Baía do Rio de Janeiro e de suas defesas, século XVIII*



Fonte: Biblioteca Nacional, disponível em <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/15653>. Adaptado pelo autor.

O local sugerido para a nova instalação de um mercado escravista era o cais do Valongo, mais ao norte.²¹⁰ Naquele litoral acidentado localizava-se o chamado saco do Valongo, uma enseada de difícil acesso por conta dos morros que a protegiam e dos lodaçais que formavam o solo. Ali foi fundada a região da freguesia de Santa Rita. Em 1721, ocorrera a construção da Igreja de mesmo nome, quando Manuel Nascentes Pinto e sua esposa, Antônia Maria, instalaram uma imagem da santa trazida de Portugal, e, em 1753, a igreja foi elevada à freguesia. O acesso ao cais foi facilitado em 1758, com a finalização da rua do Valongo, que recebeu esse nome em 1760.²¹¹

Ainda que a rua Direita atraísse mais atividades comerciais, o crescimento experimentado naquele momento já não era comportado por seus limites. Próximo ao Valongo alguns trapiches eram usados para armazenar açúcar do recôncavo e escravizados recém-

²¹⁰ Ibid., pp. 67-69.

²¹¹ Ibid., pp. 25-30.

chegados que ainda seriam enviados para o mercado. A cidade crescia, mas surgiam críticas à falta de beleza e à sujeira de seus becos e vielas. A circulação de pessoas escravizadas em situação de fragilidade imunológica, associadas a um ambiente insalubre criou o cenário perfeito para epidemias.²¹² Esta era mais uma das críticas dos senhores escravistas das zonas rurais: o espetáculo macabro do desembarque foi um forte argumento para a transferência do mercado para o Valongo. Associado ao medo de infecções no centro da cidade, a segurança era invocada: os escravizados poderiam se revoltar e ameaçar o frágil equilíbrio do porto. Contudo, apenas em 1774, o Marquês de Lavradio, governador do Rio de Janeiro, conseguiu ordenar a transferência em definitivo, apesar das legislações anteriores. Alegava que com isso evitaria os “gravíssimos danos” causados pelos “imensos negros novos que vêm dos portos de Guiné e Costa da África, infestados de gravíssimas enfermidades.”²¹³ Trata-se de um conflito de funções urbanas: o porto de redistribuição escravista do Centro-Sul e a capital do Estado do Brasil.²¹⁴

Figura 8 - *Vista do Valonguinho, Thomas Ender, 1817*



Fonte: Honorato, p. 28

A partir de então, a região do Valongo passou por um forte crescimento urbano. Já na década de 1770, aquela costa converteu-se no principal porto de comércio de “escravos novos”, ou seja, africanos escravizados recém-chegados. Naquele momento os brejos foram secos e a

²¹² Ibid., p. 37

²¹³ Ibid., pp. 72-74

²¹⁴ SANTOS, op. cit., p. 86.

rua foi ampliada, tornando-se mais larga para acomodar o tráfego de pessoas. No litoral da chamada Prainha, surgiram depósitos e armazéns; armadores, capitães de navios e pescadores passaram a circular por ali e um fluxo constante de botes, veleiros e barcos a remos passou a ligar o local a São Cristóvão e Botafogo, em 37 percursos diferentes conduzidos por escravizados. Junto ao mercado, um trapiche foi instalado para o depósito de seres humanos. Logo, a paisagem daquela remota região, para além do quadrilátero dos morros, passava a se assemelhar com a das ruas da capital. A aquarela de 1817, do pintor de Viena, Thomas Ender, nos dá uma ideia a situação da urbanização contra a costa escarpada do Valongo.²¹⁵

Da década de 1780 em diante, um processo intenso se desdobrou. O tráfico de escravizados estava em aceleração – como demonstra o Gráfico 12 -, movido pelo aumento do preço do açúcar na praça mercantil de Amsterdam. O açúcar estava se tornando um componente da vida urbana europeia, uma droga estimulante que substituía os alimentos mantendo a produtividade. De luxo a item de consumo corrente das classes trabalhadoras. Conforme os salários aumentavam na Europa, o preço do açúcar os acompanhava e os preços dos escravizados seguia logo atrás, conforme se verifica nos Gráfico 15 e 16.

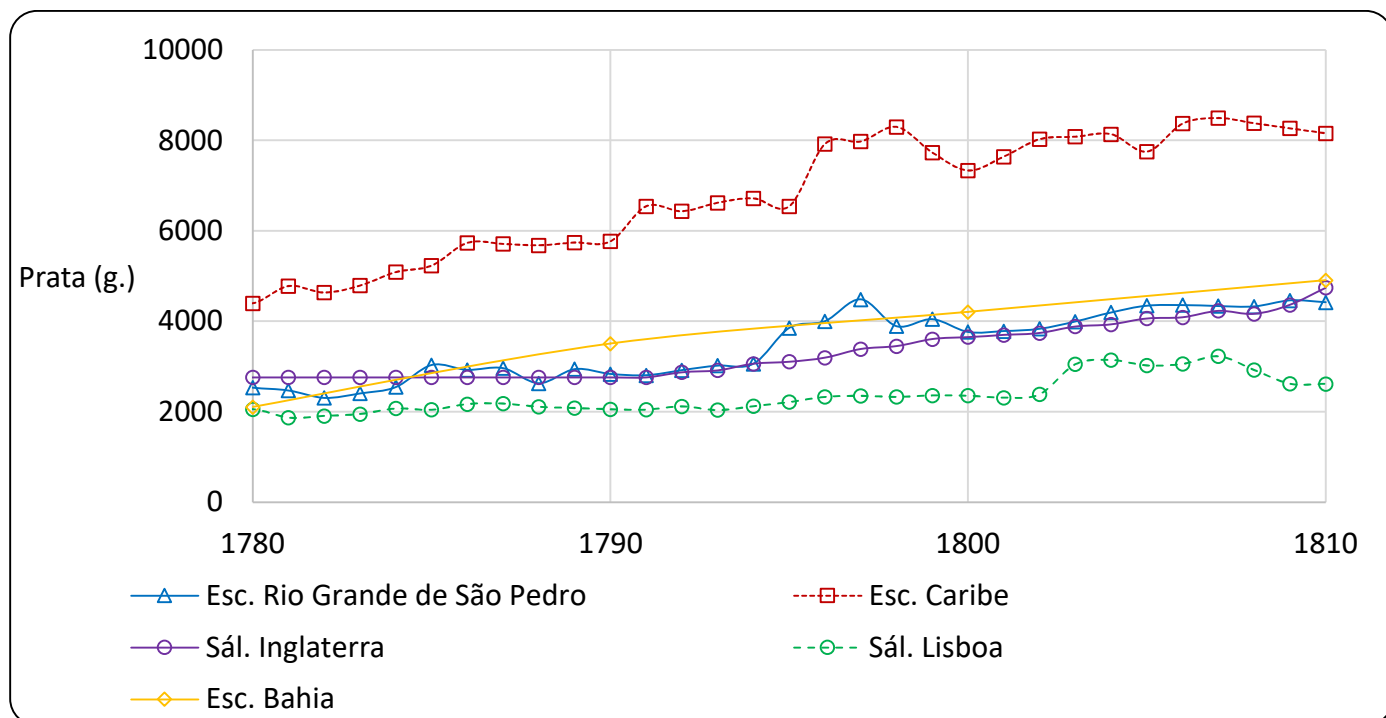
Depois da instalação do Valongo, o Rio de Janeiro estava em uma melhor posição de atender a demanda escravista interimperial. Após 1777, muitos traficantes luso-portugueses se realocaram de Colônia de Sacramento para Montevideo e Buenos Aires, levando o aporte necessário para a instalação de redes comerciais: capital, conexões mercantis e familiares. A proclamação do livre-comércio entre portos do Império espanhol, em 1778 foi um grande passo nessa direção: Montevideo tornou-se o principal porto de entrada atlântica para o Rio da Prata, inclusive a partir dos contatos com o mercado brasileiro.²¹⁶ Um dos melhores exemplos era Manuel Cipriano de Melo, mercador português, que operava em Colônia, mas que, em 1778, — depois de instalar-se em Montevideo e ser naturalizado espanhol — tornou-se responsável por coibir o contrabando: a posição perfeita para tornar-se ele mesmo um dos maiores contrabandistas. Homens como ele faziam o elo entre as redes fluminenses e hispânicas. O acesso a seus aliados hispânicos, como Francisco de Medina, Melchor de Viana, Francisco Maciel, Francisco Joanico, era essencial para que ele conseguisse fazer a importação se tornar volumosa. Junto a eles, financiadores de Buenos Aires, como Tomas Antonio Romero, Manuel Aguirre e Domingo Belgrano Perez estabeleciam a conexão com os mercados do interior da

²¹⁵ HONORATO, op. cit., pp. 33-34.

²¹⁶ PRADO, Fabrício. “Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824).” *História Econômica & História de Empresas*, v. 25, n. 1, p. 62–93, 2022a, p. 66.

América espanhola.²¹⁷ Entre 1782 e 1783, uma enorme operação de contrabando partiu do Brasil para o Plata, aumentando ainda mais a participação dos mercadores fluminenses naquele mercado. No fim das contas, entre 1777 e 1791, cerca de 8.111 escravizados foram introduzidos no Rio da Prata a partir do Brasil, cerca de 74% dos desembarques daqueles anos.²¹⁸

Gráfico 15 - *Preço de escravizados e salários de trabalhadores não especializados (1780-1810)*²¹⁹



Fonte: Elaborado pelo autor. Para o preço de escravizados no Rio Grande de São Pedro ver, Pintaude, 2024, p. 88; para o preço dos escravizados na Bahia, ver Mattoso, 1990, p. 95; para o preço de escravizados no Caribe, ver Eltis e Richardson, 2003, p. 38; para o preço dos salários em Lisboa, ver <https://pwr-portugal.ics.ul.pt/>; para os salários na Inglaterra, ver <https://datasets.iisg.amsterdam/dataverse/hpw>.

Com essa movimentação intensa, uma densa e consistente rede mercantil estava se formando no porto do Rio de Janeiro, que envolvia negociantes de grosso trato, ou seja, mercadores que vendiam no atacado e diversificavam seus ramos de atuação, traficantes escravistas e sujeitos implicados neste comércio em suas diferentes etapas – financiamento, condução do navio, frete, compra dos alimentos, armação, etc. Um pequeno número de

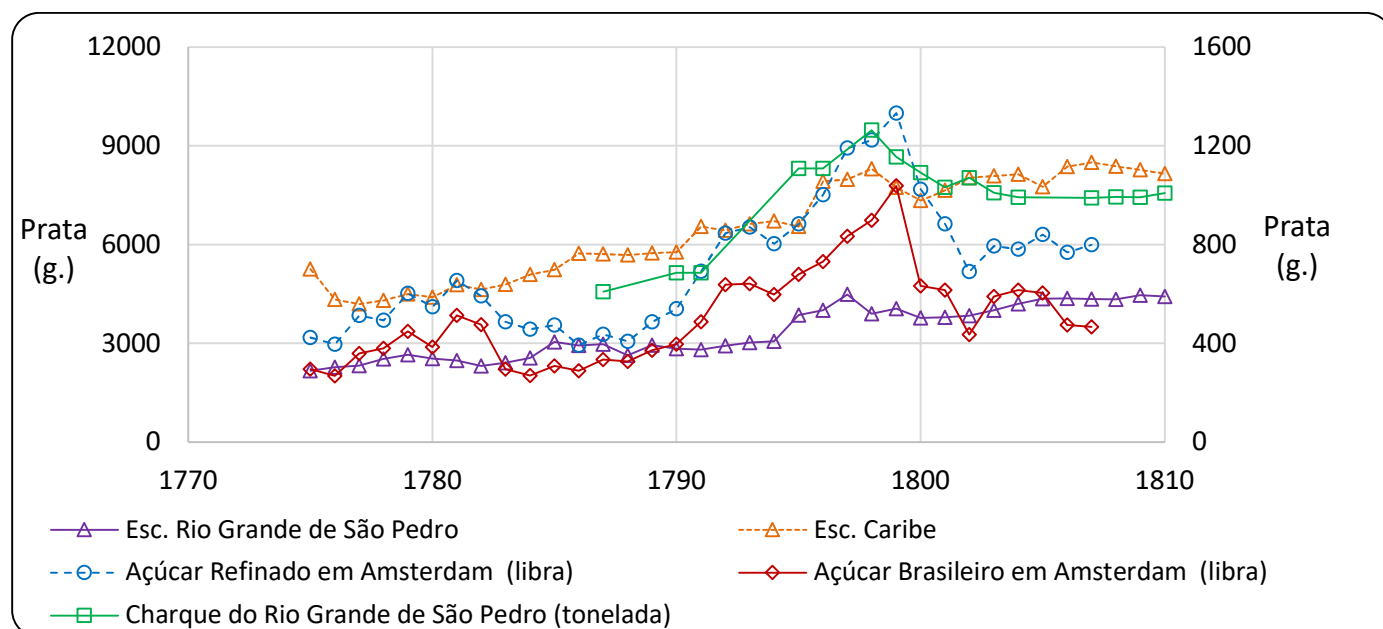
²¹⁷ PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Networks in the Crisis of the Spanish Monarchy: The Rio de Janeiro-Montevideo Connection, 1778–1805.” *The Americas* 73, no. 2, p. 211–36, 2016, pp. 223-224.

²¹⁸ BORUCKI, Alex. “The Slave Trade to the Río de La Plata, 1777–1812: Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare.” *Colonial Latin American Review* 20 (1), p. 81–107, 2011, p. 90.

²¹⁹ O menor coeficiente de correlação é entre o salário em Lisboa e o preço dos escravizados no Caribe, que é de 0,814.

negociantes — pelos custos do processo e pela característica monopolística do capitalismo histórico naquele momento, com seus mercados privilegiados para a nobreza — acabavam concentrando a imensa maioria dos lucros do comércio. Particularmente, os negócios escravistas no Atlântico eram bastante arriscados, dados os riscos de morte dos escravizados nos navios, de resistência dos escravizados que por vezes até afundavam os navios e pelos ataques de piratas que saqueavam tanto navios com cargas, quanto navios escravistas. Esse complexo de poucos mercadores e alto risco fazia com que os lucros fossem bastante altos.²²⁰ No que diz respeito à armação dos navios escravistas, o charque, que estava se tornando um elemento material do tráfico e do abastecimento das *plantations*, seguia de perto o preço dos escravizados e das *commodities*, como aponta o Gráfico 16.²²¹

Gráfico 16 - Preço de escravizados, de açúcar e charque (1780-1810)²²²



Fonte: Elaborado pelo autor. Para o preço de escravizados as mesmas do Gráfico 13. Para o preço do açúcar refinado e brasileiro em Amsterdam, ver Maxwell, 1988, 2001, pp. 292-293; para o preço do charque ver MENZ, op. Cit., 2006a, pp. 137, 175, convertidas em médias móveis trienais. A série dos preços do charque é a única plotada à direita.

²²⁰ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: os séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

²²¹ FLORENTINO, op. cit., pp. 122-123; PINTAUDE, Luigi. “Um Rio Oceânico: o Atlântico e a fronteira-escravista-mercantil no Rio Grande, c. 1765-1810.” *História Econômica & História de Empresas*, v. 27, n. 1, p. 57-89, 2024.

²²² Os coeficientes de correlação das exportações de charque do Rio Grande de São Pedro com o açúcar são baixos: 0,491 com o açúcar refinado e 0,070 com o açúcar brasileiro. Contudo, nenhum outro coeficiente de correlação é menor que o coeficiente entre o açúcar brasileiro e o preço dos escravizados no Caribe, que é de 0,645.

O comércio do charque, do trigo, do couro e dos sebos era controlado pelos negociantes do Rio de Janeiro, que, em troca dos envios agropecuários, remetiam manufaturas até o Rio Grande de São Pedro. Como a carta de 1765 já havia apontado, os comerciantes do Rio Grande estavam profundamente endividados com os negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro, de modo que a integração de toda uma rede de mercadores da capitania do Rio Grande de São Pedro foi efetivada durante o período, por meio de uma relação mercantil estruturada em torno do demanda por crédito via abastecimento de mercadorias europeias e escravizados que implicava em posição de dependência em relação aos mercadores do porto do Rio de Janeiro, que monopolizavam os setores mais lucrativos do comércio.²²³

Entre esses mercadores do Sul, uma grande parte não era necessariamente originária daquela capitania. Muitos eram nascidos no Douro e Minho, região do norte de Portugal, que englobava os distritos do Porto, Braga, Viana e Castelo. Aquela foi a região que apresentou o fluxo de migração mais intenso e constante para o Brasil, decorrência da alta densidade demográfica e da estrutura fundiária organizada em torno da pequena propriedade. O sistema de herança na região — apesar de seguir grosso modo o modelo português, que dividia igualmente o montante entre os herdeiros — sofreu transformações a partir das estratégias locais. Existia a possibilidade de o testador deixar um terço de seus bens para um único herdeiro, fração que ficaria de fora da partilha. O sistema de propriedade da terra vigente, chamado de *enfiteuse*, impedia que a propriedade de terras fosse excessivamente dividida; ela deveria passar por completo para um único herdeiro. O horizonte era que alguns poucos filhos acabavam sendo privilegiados com as terras e com o terço. Os filhos que não recebiam nem o terço e nem as terras tinham a migração para as colônias como saída para a falta de patrimônio.²²⁴

Essa origem da classe mercantil, de fora da colônia, era uma característica comum à fronteira dos impérios ibéricos. Entre os grupos mercantis de Buenos Aires, vários membros vinham da Espanha, sobretudo da região basca e do Norte. Migravam para as Américas a fim de tornarem-se aprendizes ou caixeiros de algum parente ou aliado durante suas etapas de formação, ao que frequentemente se seguia um casamento com moças da terra, vínculo que possibilitava o acesso às redes que levavam até o Rio de Janeiro.²²⁵ Nesse momento, muitos

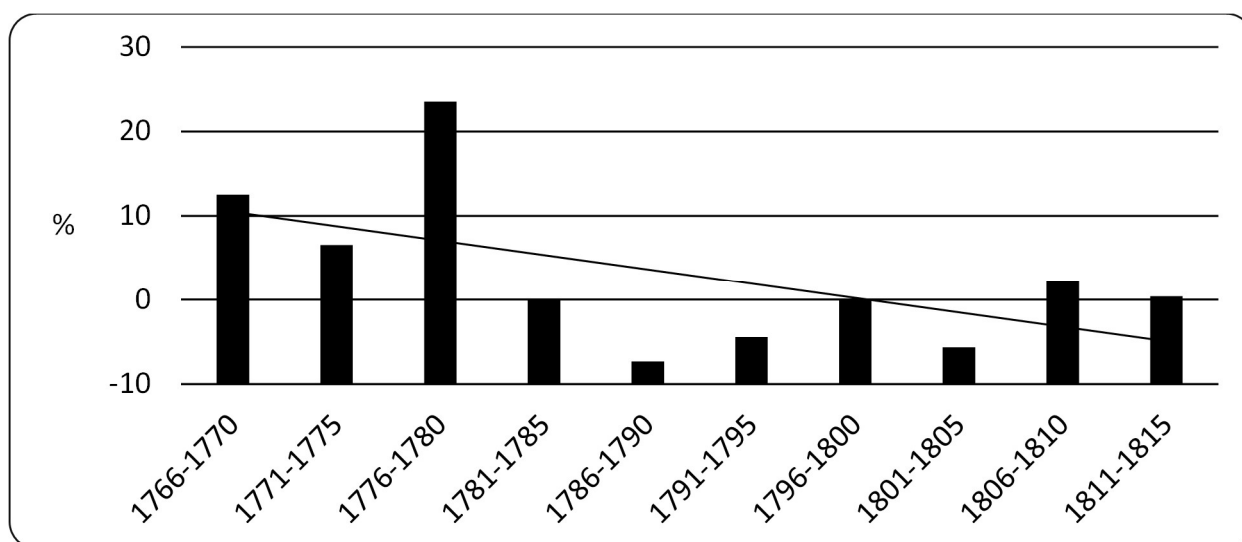
²²³ OSÓRIO, Helen. "Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa." *Revista Brasileira de História*, 20, p. 99-134, 2000, pp. 125, 129.

²²⁴ SCOTT, Anna.; BERUTE, Gabriel. Santos; e SCOTT, Dario. "Negócios em Família. Migração, comerciantes portugueses e suas redes (Porto Alegre / Rio Grande de São Pedro, séculos XVIII e XIX)." *Acervo*. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 105-120. jan/jun 2017, pp. 106-108, 117-118.

²²⁵ SOCOLOW, Susan Migden. *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*. Cambridge University Press, 1978, pp. 169-177.

dos mercadores do Sul, a partir do acúmulo de capitais do comércio marítimo e de alianças de parentesco, formaram um grupo de charqueadores, capitães e comendadores bem relacionados com comerciantes de outros portos brasileiros.²²⁶ O investimento para a montagem das charqueadas veio destes mercadores, que aplicavam seu capital em bens imóveis, uma vez que eram baratos. Contudo, ainda que eles fossem a elite de sua região, eles dependiam de suas alianças com suas contrapartes no Rio de Janeiro, afinal de contas, não realizavam negócios em espécie, em dinheiro, mas fiado, com suas mercadorias como garantia. Um excelente exemplo foi Manuel José de Oliveira Guimarães, mercador atuante no Rio Grande de São Pedro em fins do século XVIII e caixeiro viajante de um grande mercador do Rio de Janeiro, Braz Carneiro Leão. Em 1812 ele já era um dos maiores negociantes da fronteira sul e charqueador, com um total de 135 pessoas escravizadas sobre sua propriedade.²²⁷

Gráfico 17 - *Diferença percentual entre as viagens cujos desembarques foram no sudeste da América portuguesa e as viagens que partiam do sudeste da América portuguesa*



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados em <https://www.slavevoyages.org/voyages/cQgOm1RA>.

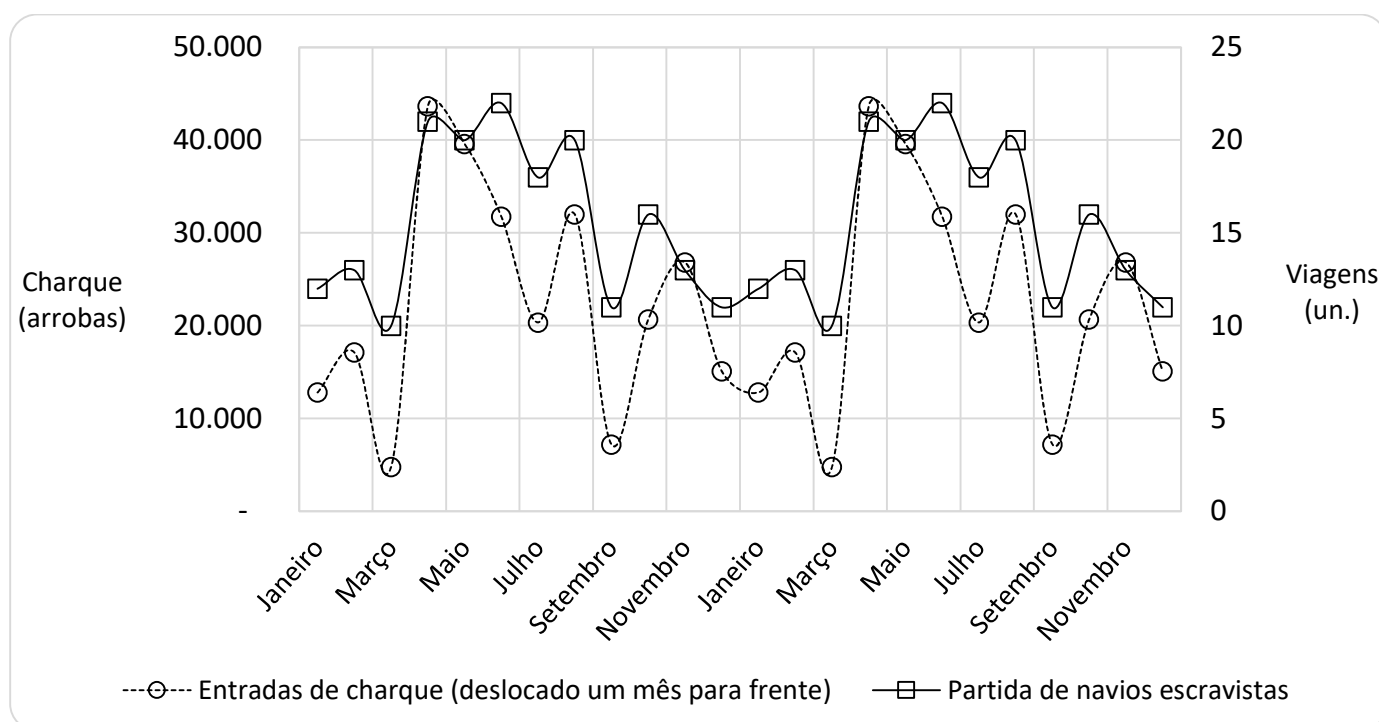
O início das exportações de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro parece ter tido um efeito muito relevante para a capacidade de armação de navios na capital. Depois da primeira chegada de charque, em 1787, é que as chegadas de escravizados na cidade ultrapassaram a marca dos 13.000 a cada cinco anos, chegando a 39.302 entre 1791 e 1795. Isso implicou em uma maior autonomia da região enquanto armadora de embarcações. Entre 1766 e 1780, chegaram 71 navios escravistas para desembarcar no Rio de Janeiro e 63 partiram

²²⁶ VARGAS, Jonas Moreira. "“Capitães, comendadores, negociantes”: A primeira geração de charqueadores de Pelotas e a sua elite (1790-1835)." *Revista Latino-Americana de História* 3.11, p. 38-60, 2014, pp. 56-57.

²²⁷ OSÓRIO, op. cit., pp. 111-112, 117, 127-128

daquele porto, uma diferença de 11,26%. Considerando que parte dos navios escravistas que se lançavam ao Atlântico não terminavam as viagens, o fato de chegarem mais navios do que partiam do porto do Rio de Janeiro é um fortíssimo indício de que a cidade era abastecida por outros portos. Entre 1781 e 1805, o número de navios escravistas partindo do Rio de Janeiro passou a ser igual ou maior do que o número de navios que chegavam na cidade, conforme se observa no Gráfico 17.

Gráfico 18 - Sazonalidade das chegadas de charque e partidas de navios escravistas no porto do Rio de Janeiro (1793-1805)



Fonte: Elaborado pelo autor. AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6;
<https://www.slavevoyages.org/voyages/THDob1Kg>.

As reformas na infraestrutura portuária e a instalação de uma região de desembarque afastada da cidade foram centrais para essa transformação, mas não seria sábio ignorar que um abastecimento de alimentos baratos era necessário para que o porto se abrisse por completo para as águas do Atlântico. O argumento é reforçado pela sazonalidade das chegadas de charque e da partida das viagens escravistas do porto do Rio de Janeiro. Os seis meses de alta do charque eram entre março e outubro, enquanto os do tráfico de escravizados eram entre abril e outubro. Os meses de queda ocorriam entre novembro e fevereiro para o charque e novembro e março, para o tráfico. Assim, se mais charque chegava em um mês, no mês seguinte partiam mais viagens escravistas, de modo que as partidas acompanhavam as chegadas com um mês de

atraso. Essa sincronicidade reafirma o caráter integrado dos dois mercados, como se acompanha no Gráfico 18.²²⁸ Foi também na década de 1790 que o Rio de Janeiro se tornou o segundo porto de armação mais relevante no Império português, atrás apenas da Bahia. Até então, Lisboa era o segundo porto e, ao que tudo indica, o Rio de Janeiro era servido de embarcações vindas de outros portos.²²⁹ Era a época do governo do Conde de Resende, vice-rei do Brasil. Ele, usando mão de obra escravizada, ordenou diversas melhorias na capital. O Aqueduto da Carioca foi coberto, a fim de proteger o fornecimento de água, ruas foram abertas rumo à Lapa e à Glória e a iluminação pública a base de óleo de baleia clareava a cidade nas noites coloniais. Não era apenas necessário construir, mas também manter essas obras de infraestrutura: novamente a força dos escravizados era explorada, sobretudo porque diversos cidadãos do Rio de Janeiro compravam escravizados para alugar para as obras públicas.²³⁰

Dois eventos viriam deslocar para a América portuguesa as demandas do mercado interimperial, que o Rio de Janeiro estava se preparando para atender com a exploração do trabalho do crescente volume de pessoas escravizadas que lá chegavam. Depois de tentar reformas econômicas para aplacar a imensa dívida deixada pela Guerra dos Sete Anos – a dívida pública chegava a 50% do orçamento da Coroa — e transitar por três ministros das finanças diferentes, Luís XVI perdeu o controle da situação política da França. A população francesa estava faminta depois de invernos rigorosos, verões úmidos e pequenas colheitas entre 1782 e 1788, o que fez os preços dos alimentos subirem descontroladamente. A produção industrial caiu cerca de 50% entre 1782 e 1789, deprimindo os salários e os empregos urbanos. Em 1789, em Paris, os trabalhadores urbanos atacaram as *barrières*, onde os impostos sobre a comida que chegava à cidade eram pagos. A Bastilha, a grande prisão política, onde o rei mantinha seus desafetos, cuja queda foi o símbolo maior da revolta popular, foi tomada no mesmo dia em que o preço dos grãos atingiu o nível mais alto na cidade.²³¹

No Caribe, a revolta da população negra, entre escravizados ou livres, encontrou o ponto de pressão do Império. Em 1790, foi formada uma Assembleia Colonial em Saint Domingue, a ilha caribenha que mais produzia lucros ao Império francês. Quando os afrodescendentes livres tentaram pressionar por maiores direitos, os franceses, exceto aqueles mais iluministas entre

²²⁸ O índice de correlação entre as duas séries é de 0,878.

²²⁹ MENZ, Maximiliano Mac; MARTINS, Diego de Cambraia; SALLES, Hyllo Nader de Araújo. “Lisboa na ‘Big Picture’: a participação da corte na armação de navios e carregações para o tráfico de escravos, 1701-1828”. *No prelo*. Ver especialmente o Quadro 1.

²³⁰ SANTOS, Santos, Ynaê Lopes dos. “Global because a slaveholding order: an analysis of the urban dynamics of Rio de Janeiro between 1790 and 1815”. *Almanack* no. 24, 2020, pp. 5-7; MARQUES, op. cit., p. 7.

²³¹ FISCHER, David Hackett. *The great wave: Price revolutions and the rhythm of history*. New York: Oxford University Press, 1996, p. 142-147.

eles, como aqueles ligados à *Société des amis des Noir*, Sociedade dos Amigos dos Negros, rechaçaram a investida parlamentar. As armas foram sacadas e o confronto direto foi a saída das milícias de africanos e seus descendentes. Em 1790, a primeira revolta armada ganhou corpo.²³² Os revolucionários tiveram uma gestação social que permitiu um substrato para o financiamento e para o combate da guerra de libertação. Por um lado, ao longo das décadas de 1780, até 1791, o desenvolvimento do cultivo de café em Saint Domingue, mais tarde Haiti, permitiu a ascensão de uma camada de homens livres negros proprietários de pequenas porções de terra. As áreas de cultivo de café eram muito menos custosas de manter do que as de açúcar: enquanto o número médio de escravizados das *caféteries*, zonas de cultivo de café, não passava de 40, nas plantações de açúcar ele chegava a, no mínimo, 100. Além disso, a velocidade e intensidade de trabalho era muito menor, de modo que o custo em capital para montar uma unidade produtiva era cerca de um sexto do necessário para estabelecer o cultivo de açúcar. Assim, nos anos que precederam a Revolução, nas paróquias nas quais mais se plantava café os libertos eram maioria frente aos proprietários brancos por uma larga margem.²³³

Por outro, seria um erro pensar que os escravizados passaram de trabalhadores agrícolas para soldados revolucionários em pouco tempo. Muitos deles tinham servido em exércitos africanos antes de serem escravizados em Saint Domingue. A maioria dos habitantes da ilha em 1791 havia nascido na África e havia chegado nos últimos dez anos antes da Revolução. Os navios franceses carregaram mais de 224.000 pessoas da África naqueles anos, 116.000 da costa de Angola e 25% da Baixa Guiné. Deste modo, entre 60 e 70% dos escravizados adultos listados nos inventários das décadas de 1780 e 1790 eram africanos, a maioria deles vinda da Baixa Guiné, chamada pelos europeus de “Costa dos Escravos”, e de Angola. A principal forma de aquisição de escravizados era a guerra. Em Angola, a guerra civil do reino do Congo, havia lotado os navios nos anos próximos a 1780, enquanto na Baixa Guiné a guerra entre o Império Oió, o reino do Daomé e os estados Nagô tinham produzido um enorme contingente de escravizados. Como um grande número dos escravizados advinha destas regiões e havia lutado nos conflitos, muitos deles traziam consigo a experiência militar para os campos do Caribe.²³⁴ Assim como os combatentes da Grande Revolta da Jamaica antes deles, os guerreiros revolucionários do Haiti incorporaram suas estratégias de guerrilha trazidas da Baía do Benin,

²³² SOUZA, Isabela Rodrigues. *O sistema de plantation em tempos de revolução abolicionista: Saint-Domingue, 1790-1803*. Dissertação de Mestrado em História, PPGHS: São Paulo, 2023, pp. 40-42.

²³³ TROUILLOT, Michel-Rolph. Motion in the system: coffee, color, and slavery in eighteenth-century Saint-Domingue. *Review (Fernand Braudel Center)*, v. 5, n. 3, p. 331-388, 1982, pp. 347-354

²³⁴ THORTON, John K. “African soldiers in Haitian Revolution”. *The Journal of Caribbean history*. vol. 25, 1, p. 58-80, 1991, p. 59.

mas também de Angola, onde os militares locais impressionavam os portugueses, a ponto de estes últimos adotarem algumas técnicas de guerrilha vindas daquela região.²³⁵ Com o desarranjo produtivo causado pela revolução as exportações brasileiras aumentavam sobremaneira, estimuladas pelos conflitos. Combinadas, a Revolução Francesa, 1789, e a Revolução do Haiti, 1791, colocaram o mercado a descoberto, fizeram subir os preços e abriram a oportunidade histórica para os capitalistas luso-brasileiros explodirem as exportações de *commodities* e as importações de escravizados.²³⁶

Figura 9 - *Rua do Valongo, Thomas Ender, 1817*



Fonte: Honorato, op. cit., p. 76

Naquele momento, o Rio de Janeiro estava concentrando as condições para ser um nódulo na rede econômica global. Algumas das obras relevantes foram feitas no Valongo. Ele, na verdade, não era um único edifício ou praça, mas formado por algumas ruas com casas comerciais, a maioria alugadas. Naquelas casas ou “barracões” como alguns viajantes as descreviam, os escravizados ficavam em geral agrupados e expostos em grandes quantidades no andar térreo dos sobrados e lojas, que formavam um salão. As famílias dos mercadores

²³⁵ Ibidem, p. 66.

²³⁶ MARQUESE, Rafael Bivar de. “As origens de Brasil e Java: trabalho compulsório e a reconfiguração da economia mundial do café na Era das Revoluções, c. 1760-1840” *História (São Paulo)*, v. 34, n. 2, p. 108-127, 2015, pp. 115-116.

frequentemente moravam no andar superior.²³⁷ Podemos ter alguma ideia de como eram essas casas a partir da aquarela de Thomas Ender, Figura 9. Entre 1791 e 1807, quase 160 mil africanos desembarcaram no Rio de Janeiro, cerca de um terço dos que aportaram na América portuguesa no período. Alguns seguiam para Montevideo, como já estabelecemos, mas outros ficavam nas redondezas. Naquele momento, o Rio de Janeiro estava se tornando uma das regiões agrícolas mais produtivas do Império e a maior parte desta atividade era conduzida com exploração de escravizados.²³⁸

A guerra de conquista da França se somava ao caos no Caribe, causado pela primeira revolução americana escravizada que conseguiu tomar o poder. Os exércitos da República francesa colocavam o Atlântico em polvorosa, mas as forças revolucionárias haitianas estavam aterrorizando as lideranças francesas. Os jovens camponeses franceses que haviam sido transformados em soldados e oficiais, substituindo os antigos nobres, muitos deles fuzilados, decapitados ou exilados, dificilmente conseguiram manter a moral revolucionária, ao escutar a canção *Ça Ira* e a *Marseillaise*, entoada pelos jacobinos negros do Haiti. Os limites do republicanismo liberal francês estavam encontrando a força revolucionária caribenha.²³⁹

Mais uma vez, os franceses armavam os canhões e os sabres para combater como corsários. Para repor os prejuízos da perda da *Ille Sucreée*, Ilha Açucarada, como Saint Domingue era chamada, eles velejavam em verdadeiros gigantes do mar, navios de 400, 600 toneladas. Na verdade, eram apenas navios mercantes reorientados para os saques marítimos. Conforme a guerra avançava, navios mais apropriados às manobras de combate foram construídos. Com 200 toneladas, ou ainda menos, e cascos recobertos de cobre para maior durabilidade.²⁴⁰ Talvez essa inaptidão inicial dos navios ajude a explicar por que investidores, como o suíço Benoit Bourcard, muitas vezes tinham prejuízos no investimento em navios piratas e corsários.²⁴¹ Boucard era um mercador que atuava em Nantes desde 1767, trabalhando com manufaturas de algodão tingido. Apesar do seu sucesso inicial, com a situação das revoluções, o comércio com as colônias e com os Estados Unidos foi quase totalmente interrompido e o abastecimento da fibra foi comprometido.

²³⁷ HONORATO, op. cit., pp., 74-75

²³⁸ SANTOS, op. cit., pp., 10-11

²³⁹ JAMES, C. L. R. *The Black Jacobins. Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution*. Penguin Books, 2001, p. 251.

²⁴⁰ CROWHURST, Patrick. "The privateering activities of a Swiss merchant, Benoit Bourcard, at Nantes, 1793-1814". *Revue française d'histoire d'outre-mer*. T. LXIX, n° 256, p. 225-235, 1982a, pp. 48-50.

²⁴¹ Idem, "Profitability in French Privateering, 1793-1815". *Business History*, 24:1, p. 48-60, 1982b, pp. 227-228, 232-233.

Ele então redirecionou seu capital para outros ramos; um deles, o corso.²⁴² O envio de navios privados de corso era uma pequena fração de suas atividades, o que somado às estratégias de financiamento devem ter reduzido o impacto das perdas que ele sofreu.²⁴³ Depois que o *armateur* (armador) de um navio de corso planejava a viagem, ele publicava um prospecto, a partir do qual esperava atrair capitalistas que investissem dinheiro para a compra dos mantimentos, contratação do capitão e da tripulação e para a compra das armas. Assim, os acionistas do navio mantinham cerca de 66% dos lucros da expedição, contra 33% da tripulação, e conseguiam dividir os prejuízos, se houvessem.²⁴⁴ Entretanto, enquanto a Marinha britânica conseguiu proteger suas rotas de comércio com eficácia, italianos, espanhóis, holandeses, estadunidenses, dinamarqueses e alemães geraram algum lucro para os piratas franceses.²⁴⁵

Mas não podemos nos enganar com a suposta exclusividade dos franceses, sobretudo dos corsários franceses. Os chamados *picaroons*, navegantes negros do Caribe francês, conseguiam com alguma frequência, atacar os navios britânicos. Como eles não tinham carta de corso, tratavam-se legalmente de piratas, mas por medo de retaliação, os ingleses dificilmente os executavam, mesmo que os capturassem. Eles agiam em pequenos barcos, geralmente à remo, e aproveitavam a confusão entre piratas e corsários para agir contra os navios mercantes que passassem próximos às suas águas. Outros, ainda, como os estadunidenses, se aproveitavam da situação de “neutros” para hastear a bandeira francesa e capturar navios britânicos. Alguns deles eram, de fato, comissionados pelo Diretório francês, mas muitos eram falsários, que viajavam às vezes sob a bandeira francesa, sueca ou dinamarquesa, a depender da conveniência. Aliás, muitos suecos estavam informalmente do lado dos franceses.²⁴⁶

Naqueles anos, os mercadores da jovem república dos Estados Unidos passaram a frequentar intensamente o Rio da Prata. Tornaram-se, na verdade, a nação com a segunda maior frota mercante nos portos de Montevideo e Buenos Aires. Trazendo tecidos europeus e asiáticos, artigos de vestuário finalizados – como calças e jaquetas –, ferro, papéis, madeiras de pinheiro, móveis, toucinho, bacalhau, farinha, cachaça, cerveja, açúcar e mesmo armas, eles adentravam as águas da América hispânica, frequentemente aportando em vilas e cidades luso-

²⁴² Ibidem, pp. 225-226.

²⁴³ Ibid. p. 228

²⁴⁴ CROWHURST, op. cit. 1987a, pp. 48-49.

²⁴⁵ CROWHURST, op. cit. 1987b, p. 233; CROWHURST, op. cit. 1987a, p. 58.

²⁴⁶ JENKINS, H. J. K. “Privateers, picaroons, pirates: West Indian Commerce Raiders, 1793-1801”. *The Mariner’s Mirror*, 73:2, p. 181-186, 1987, pp. 182-184.

brasileiras no caminho.²⁴⁷ Eles estavam expandindo suas redes, amarrando-as com as hispânicas na tentativa de aumentar o leque de oportunidades e lucrar, inclusive com o tráfico de escravizados. Aproveitando a condição de neutralidade no comércio, os estadunidenses entravam em contato com os mercados do Plata principalmente através da rota cubana. Uma espécie de “comércio triangular” se desenvolveu. Mercadores portenhos e de Montevideo enviavam cargas de *tajaso* (charque), couros, chifres e cobre do Chile para Cuba. De lá os capitães partiam para a Philadelphia, levando açúcar comprado na ilha e retornavam, trazendo artigos manufaturados ou mesmo navios, considerando o peso da indústria naval estadunidense no fornecimento de embarcações para o tráfico de escravizados.²⁴⁸ Boa parte deles eram produzidos em Massachusetts com a mão de obra de crianças pobres, entregues aos proprietários dos estaleiros em troca de experiência de trabalho. Era uma indústria que devastava as populações, que morriam congeladas nas frias florestas New Hampshire e do Maine e consumia as próprias florestas.²⁴⁹ Na torna viagem, os mercadores da república, frequentemente participavam do financiamento dos envios, por meio das firmas de comércio, tais como a Crawford & Co. sediada na Philadelphia. Entre 1798 e 1807, 156 embarcações estadunidenses entraram no Plata, 56 das quais carregavam escravizados.²⁵⁰

Enquanto isso, as autoridades coloniais no Estado do Brasil estavam tomando medidas contra as investidas “francesas”, fossem elas praticadas por franceses ou não. Em 1793, o Secretário do estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo Castro, escreveu ao vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, Dom José Luís de Castro, pedindo para que o comércio ao sul fosse resguardado e que o navio dos quintos do ouro não navegasse para Lisboa naquele momento, até que outras informações chegassem e indicassem uma janela de oportunidade para viajar em segurança. Dizia ele que

enquanto a dita Fragata [Minerva, destinada a trazer os quintos para Lisboa] se detiver V. Ex. fará cruzar para essa costa Santa Catherina, e expedirá para aquella importante Ilha as ordens necessárias afim de se tomarem cautelas contra qualquer surpresa da parte dos Franceses, pondo a tropa e a gente do Pais em estado de os rebater (...) Aos Negociantes e Proprietários de Navios Mercantes V. Ex. fará saber a situação em que nos achamos com os Franceses p. q. suspendão a expedição dos ditos Navios até daqui serem avizados de os poderem navegar com segurança (...)²⁵¹

²⁴⁷ PRADO, Fabrício. “No such Thing as neutral trade: U.S. shippers in the Rio da Prata at the turn of the nineteenth century”. *Colonial Latin American Review*, 31:1, p. 93-113, 2022b, pp. 93-94; 97-99.

²⁴⁸ Ibidem, pp. 96-98.

²⁴⁹ MARQUES, Leonardo. “Cadeias mercantis e a história ambiental global das Américas coloniais.” *Esboços: histórias em contextos globais*, v. 28, n. 49, p. 640- 697, 2021a. pp. 678-682.

²⁵⁰ PRADO, op. cit., pp. 96-98; 100.

²⁵¹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 147, doc. 11356.

Não existem registros para as exportações de charque do Rio Grande de São Pedro para o ano de 1792 e as que temos para o ano de 1793, mesmo que estejam incompletas, indicam uma redução muito sensível desde 1791, como se observa na Tabela 9. Assim, foram anos de tensão inicial, desorganização das rotas de comércio, que apenas lentamente foram retomando o impulso. E os temores não eram de todo infundados. Dois anos depois, em 1795, Joaquim Silvério dos Reis Monte Negro, escreveu para o Secretário de estado dos Negócios Estrangeiros, da Guerra e interino da Marinha e Ultramar, Luís Pinto de Souza Coutinho, avisando que, durante a sua viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro, ele, por sorte, havia escapado aos piratas franceses, mas que os navios *Torcatto*, *Aparecida* e *Flor do Mar* acabaram por encontra-los e entraram em confronto.²⁵²

A insegurança fazia com que a aliança informal entre britânicos e luso-brasileiros fosse reforçada. Mesmo que alguns mercadores reclamassem da presença dos estrangeiros, que traziam mercadorias a preços mais baixos e competiam nas praças lusitanas, a presença deles foi defendida pelos agentes da Coroa. A proteção militar – além dos artigos europeus — que eles traziam era um fator central: na década de 1790 os corsários britânicos repetidamente defenderam, escoltaram e resgataram navios luso-brasileiros contra seus rivais franceses e espanhóis. O caso do navio *Princesa do Mar*, propriedade de Antonio Ferreira de Mesquita, ilumina bem a situação: em 1798, a embarcação partiu para a América, mas, depois de tempestades nos Açores, foi capturada por um corsário francês. Após o mestre do navio pagar o resgate, o navio foi novamente apresado na saída das Ilhas Canárias. Um navio inglês que ali passava libertou os portugueses e escoltou o navio novamente para Lisboa.²⁵³

No plano imperial português, a situação climática vinha aprofundar o fluxo de escravizados e a demanda por charque do Rio Grande de São Pedro. Entre os anos de 1791 e 1793, ocorreu uma seca de proporções muito grandes e de intensidade muito alta na altura da Capitania de Pernambuco e suas Anexas, Rio Grande do Norte, Paraíba e Siará, que atingiu igualmente a região de Angola, situada na mesma latitude. O evento se iniciou por conta do *El Niño*. Este fenômeno meteorológico trata-se do resultado da interação entre atmosfera e oceanos, que produz um aquecimento do oceano Pacífico, na costa oeste da América do Sul. As chuvas no sertão nordestino ocorrem com mais frequência nos meses de março e abril, causadas por uma pressão mais baixa no Nordeste brasileiro, o que faz com que ali se

²⁵² AHU, Rio de Janeiro, cx. 156, doc. 11810.

²⁵³ PRADO, Fabrício. “Anglo-Portuguese Cooperation in Eighteenth-Century Atlantic South America”. In: PRADO, Fabrício; GRIECO, Viviana L.; BORUCKI, Alex (eds.). *The Rio da Prata from Colony to Nations. Commerce, Society, and Politics*. Palgrave MacmillANRJ, p. 91-110, 2021, pp. 108-109.

concentrem as nuvens da faixa equatorial. O *El Niño*, por causar uma zona de alta pressão no Atlântico, frente ao Pacífico, impede o deslocamento das chuvas que viriam até a porção atlântica dos trópicos. Nos anos da seca, esta circunstância produziu uma enorme mortandade do gado e uma profunda penúria na região. A partir de 1792, inclusive, foi necessário passar a importar gado *vacum* do Piauí e do Maranhão, locais que a seca não havia alcançado.²⁵⁴ No outro lado do Atlântico, as secas em Angola, as mais intensas daquele século, ocasionaram uma forte situação de fome, que desaguou em grandes deslocamentos migratórios. As pessoas, refugiadas climáticas, durante suas migrações foram capturadas por bandos de traficantes luso-brasileiros, o que intensificou sobremaneira o envio de escravizados para as Américas.²⁵⁵

Não era uma determinação apenas dos céus, mas também da terra. Nas últimas décadas do século XVIII, uma elite ligada a produção da carne fresca havia subido ao poder em Recife e nos interiores de Pernambuco. Em 1788, o Governador-Geral de Pernambuco, Tomás José de Mello, fechou os portos de Açú e Mossoró às atividades de produção e exportação das carnes secas e o charque exportados pela capitania passou a ser taxado em 160 réis a arroba.²⁵⁶ Em Angola, por outro lado, os conflitos com as populações locais estavam dificultando o abastecimento das embarcações escravistas. Em setembro de 1790, o governador de Angola, pediu para o governador da Bahia, que a partir daquele momento, a totalidade dos alimentos que fossem ser consumidos na viagem fossem trazidos da América, pois

“Havendo-se rebelado a maior parte do Gentio do Norte deste Continente, passarão ao excesso de bloquearem o Prezidio de Encogy, impedindo as Estradas do Negocio (...) procedendo daquý a falta dos Mantimentos p^a os Navios de Escravatura ”.²⁵⁷

As fomes, apesar de poderem ser intensificadas por dinâmicas climáticas, eram na Época Moderna, como são hoje, um produto da interação entre economia e ecologia política, ambas se formando mutuamente. É sempre conflito distributivo que transforma uma seca em penúria.²⁵⁸ Quando as secas chegaram aos sertões do Nordeste e de Angola, os conflitos entre

²⁵⁴ FELIPE, Mariely de Albuquerque Mello. “*E a Natureza os entregou ao jogo dos tempos*”: a seca de 1791 na Capitania de Pernambuco e suas Anexas. Dissertação de Mestrado em História Econômica, São Paulo: PPGHE/USP, 2020, pp. 33-36, 125-127

²⁵⁵ MILLER, Joseph C. “The Significance of Drought, Disease and Famine in the Agriculturally Marginal Zones of West-Central.” *Journal of African History*, 23, 1982, p. 29-31

²⁵⁶ NOGUEIRA, Gabriel Parente. *Às margens do Império: a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América Portuguesa nas dinâmicas de um Império em movimento (Século XVIII)*. 2021. 630 f. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021, pp. 586-588.

²⁵⁷ BNRJ, II-33,32,029 — Manuscritos.

²⁵⁸ Apesar de alguns historiadores insistirem que a fome em tempos pré-industriais era causada por desabastecimentos em função de más colheitas, essa não é uma explicação suficiente. Dado o caráter social e político da distribuição de alimentos em todas as épocas da História, a mera constatação de que uma série de anos foi marcada por fenômenos climáticos que dificultaram a produção de alimentos não explica a generalização do fenômeno da fome e tão pouco o caráter estruturante que ele possuía na construção das desigualdades. Isso é

elites e entre elites e explorados já tinham colocado em risco a configuração do negócio escravista. O processo foi tamanho que políticas para o abastecimento de todo o Nordeste tiveram de ser tomadas. Em 24 de dezembro de 1794, o vice-rei do Estado do Brasil, D. José Luís de Castro, informava o secretário de estado da Marinha e Ultramar que se havia feito cumprir a ordem régia que liberava as embarcações que partiam do Rio Grande de São Pedro exportando mercadorias da antiga obrigação de fazer escala no Rio de Janeiro, ordem que em grande parte visava abastecer Salvador e Recife.²⁵⁹

Em meio às hostilidades, as obras de melhoria da cidade do Rio de Janeiro cristalizavam a posição do porto como um local viável para o desembarque massivo de escravizados. Naquele momento, o aterro da lagoa da Sentinela e dos pântanos de Pedro Dias, em 1796, permitiram a abertura das vias dos Arcos, dos Inválidos e do Rezende, estendendo a malha urbana até o Campo de Santana. Os mangues de São Diogo começavam a ser aterrados, e, em 1799, a cidade chegou a 43.736 habitantes.²⁶⁰ A maioria dos trabalhadores da construção civil eram escravizados, justamente porque a presença da escravidão acabava por baixar os salários dos trabalhadores livres, que eram pagos diariamente e, portanto, chamados de diaristas ou jornaleiros. Deste modo, em 1799, Joana Maria da Conceição e José Antônio Gonçalves reclamavam à Câmara o pagamento atrasado dos jornais dos escravizados sob sua propriedade, que estavam trabalhando em “obras do Senado da Câmara”. Assim como eles, muitos senhores e senhoras escravistas aproveitavam a expansão do tráfico como uma oportunidade de empregar seu capital escravista.²⁶¹

Para alimentar todos estes escravizados, o espaço econômico era ativado para o abastecimento agrícola. A região de Cantagalo, por exemplo, na fronteira norte com Minas Gerais, apesar de ter também minas de ouro, era uma importante produtora de alimentos. Toucinho, plantações de feijão, abóbora, milho, galinhas e porcos eram a riqueza da região. Era uma terra de invasão recente, as propriedades registradas ainda estavam em processo de demarcação de limites e lá se praticava a agropecuária, mas era a criação de porcos que se destacava.²⁶² Os campos de Minas Gerais também eram importantes no abastecimento do porto,

verdade para a Época Moderna, como é para a Idade Média e para a Contemporaneidade. Cf. SILVA, Marcelo Cândido. “A ‘Economia Moral’ e o combate à fome na Alta Idade Média”. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 20, n. 38, p. 43-74, dez. 2013, pp. 45, 46, 61.

²⁵⁹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 153, doc. 11600.

²⁶⁰ HONORATO, op. cit., pp. 33-34.

²⁶¹ SANTOS, op. cit., pp. 5-7.

²⁶² FARIA, Sheila de Castro. “Ouro, porcos, escravos e café: as origens das fortunas oitocentistas em São Pedro do Cantagalo, Rio de Janeiro (últimas décadas do século XVIII e primeiras do XIX)”. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, Nova Série, vol. 26, p. 1-23, 2018, pp. 8-13.

especialmente a Comarca do Rio das Mortes.²⁶³ Em São José del-Rei, atual Tiradentes, entre 1750 e 1779, 33% dos proprietários de terras tinham na agropecuária a sua atividade produtiva principal, enquanto no período entre 1780 e 1808, 58% eram voltados àquele setor. Já em São João del-Rei, entre 1750 e 1779, 50% dos proprietários de terras praticavam principalmente a agropecuária, mas nos anos entre 1780 e 1808, eles somavam 30%. No entanto, se somarmos as unidades produtivas que conjugavam mineração e agropecuária, temos 60%. Tratava-se de uma acomodação evolutiva que, na passagem do auge minerador para o crescimento do setor de abastecimento, voltava-se para o mercado fluminense.²⁶⁴ As cargas de Minas Gerais que chegavam ao Rio de Janeiro eram compostas tanto de queijos, toucinhos, carnes salgadas, quanto gado em pé, ou seja, ainda vivo.²⁶⁵

Esse sistema de abastecimento que envolvia o interior da capitania do Rio de Janeiro e as capitanias de Minas Gerais e Rio Grande de São Pedro era um dos fatores que permitia a expansão urbana e o crescimento das importações de escravizados. Poderíamos ainda incluir Santa Catharina como porto de abastecimento de farinha de mandioca.²⁶⁶ Assim, os traficantes conseguiam garantir três coisas: em primeiro lugar, que os navios partiriam carregados de alimentos; em segundo lugar, que os escravizados que aportassem na cidade teriam alimentos para consumir enquanto aguardavam a compra e se recuperavam da condição degradante dos navios; por fim, que a população escravizada do Rio de Janeiro, que cumpria as atividades necessárias para o funcionamento do porto, estaria abastecida. Nada disso escusa os mercadores de pessoas da violência do rapto, mas aponta a lógica mercantil dos sequestradores cujo negócio dependia da venda de suas vítimas ainda vivas.

Essa operação era ainda mais importante durante a Era das Revoluções, pois os conflitos no mar, bem como a ação de revolta dos escravizados, poderiam colocar em risco a situação dos mercadores. Este foi um dos principais motivos que fez a Coroa Espanhola adotar regras excepcionais que suavizavam as restrições ao comércio com nações neutras e com territórios ibero-americanos. Assim, as elites agrárias hispânicas ganhavam uma rota de comércio de seres humanos através dos investimentos dos múltiplos capitalistas nas rotas luso-brasileiras, mas

²⁶³ MARTINS, op. cit., pp. 199-203; LIMA, Filipe Moreira Alves de. *Elites econômicas e atividades agropastoris de abastecimento: São João e São José del-Rei, 1750-1808*. Dissertação de Mestrado. São João del-Rei: PGHIS/UFSJ, 2017, pp. 37-38.

²⁶⁴ LIMA, op. cit., pp. 55-58, cf. especialmente Tabela 4

²⁶⁵ ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª edição, São Paulo: HUCITE, EDUSP, 1990, pp. 224-225, 234-235.

²⁶⁶ SANTOS, Lara de Melo dos. *A farinha de mandioca e a construção do mundo atlântico (Brasil, Caribe e África, séc. XVI ao XVIII)*. Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2022, pp. 49-50, 133-135.

também mantinham o fluxo de navios e pessoas que carregavam informações, peça central em qualquer cenário de guerra. Se a opção fosse por fechar as fronteiras aos navios luso-brasileiros, isso significaria fechar-se às informações que os capitães – ansiosos por se fazer importantes para as autoridades espanholas, que legitimariam seu comércio – traziam dos portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia.²⁶⁷ Depois de 1790, o número de navios espanhóis entrando no Brasil superou o número de navios luso-brasileiros entrando no Rio da Prata, em sua maioria, para parar por ali e depois seguir para a Europa. Assim, aportando em um ponto com conexões com o Rio da Prata, espanhóis e hispano-americanos poderiam conseguir contatos com as diferentes partes do Império, através de rotas interimperiais.²⁶⁸

Uma outra estratégia já havia sido testada e havia fracassado. Em 10 de março de 1785, a *Real Compañia de Filipinas* foi criada pelo rei Carlos III, da Espanha. Era uma empresa privilegiada que deveria explorar comercialmente o negócio escravista. O plano era navegar até a ilha de Bonny, na Baía de Biafra, entretanto, segundo um responsável pela *Compañia* em Buenos Aires, dos 2.833 escravizados embarcados na ilha entre 1786 e 1790, 656 haviam morrido na travessia e 509 haviam morrido depois da chegada em Montevideo e Buenos Aires, somando um total de 1.165 mortos. Dos 1.668 restantes, 1.073 foram vendidos em Lima e 594 em Montevideo. O último escravizado restante não foi vendido por ser “*viejo y achacoso*”.²⁶⁹ Em resumo, mais de 40% dos escravizados não haviam sido vendidos: um desastre total no que diz respeito às expectativas capitalistas. Os navios utilizados na empreitada haviam sido adquiridos em parceria com companhias escravistas britânicas – especialmente a Baker & Dawson – no porto de Bristol, por intermédio de James McTaggart, e no porto de Londres, em negócio com Fermen de Tastet. Entre as viagens, das quais temos informações, a bordo do navio chamado de *Africano* haviam morrido 26% dos africanos transportados; no *Indiano*, 49%; no *Favorita*, morreram 16%; *Princesa*, 20%; *Príncipe*, 20%. As mortes na terra, por outro lado, implicam diretamente em deficiências na infraestrutura, incapacidade de realizar a recuperação dos escravizados e má gestão da quarentena.²⁷⁰ Uma menor taxa de mortalidade e uma maior perícia no trato de recuperação faziam dos traficantes fluminenses e do porto do Valongo os agentes e local de referência para capitalistas que investiam naquele negócio odioso.

Nada disso significava que os luso-brasileiros tratavam bem os escravizados. Em 1796, o britânico George Vesson visitou o Rio de Janeiro e buscou conhecer o Valongo. Afirmou que

²⁶⁷ PRADO, op. cit., 2016, pp. 211-214, 230-231.

²⁶⁸ Ibidem, p. 222.

²⁶⁹ IBARRA, Antonio. “Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Rio da Prata por la Real Compañia de Filipinas, 1786-1790”. *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), p. 1-18, 2021, pp. 4-5.

²⁷⁰ IBARRA, op. cit., pp. 6-8.

ficou impressionado com os escravizados “nus, expostos como gado [...] que num misto de tristeza, indignação e desespero, miravam o grupo que se divertia ao lado”.²⁷¹ Um segundo viajante, o naturalista alemão Georg Freyreiss, que esteve no Rio entre 1814 e 1815 escreveu que

É uma sensação especial que se apodera de quem pela primeira vez visita uma casa destes traficantes de carne humana e é pena que tão poucos alli entrem sem outros sentimentos mais do que aquelles que com que se entra numa feira de gado. Para rebaixar ainda mais a humanidade marcam-se os escravos na Africa quando são pagos os impostos da corôa. Esta marca é feita com ferro quente sobre a pelle; vi varias moças nas quaes tiveram a crueldade de pôr a marca no seio, ainda não formado.²⁷²

Dois outros viajantes nos dão indícios de como se fazia a recuperação. Em 1817, Spix e Martius, ao visitarem o Valongo, disseram que os escravizados eram

aquartelados em casas alugadas para tal fim na Rua do Valongo, junto do mar. Vêm-se ali crianças, desde os seis anos de idade, e adultos de ambos os sexos, de todas as idades. Eles jazem meio nus, expostos ao sol nos pátios, ou fora, em volta das casas, ou separados segundo os sexos, distribuídos em diferentes salas. Um mulato ou preto, já prático do serviço, cuida dos alimentos e presta aos recém-chegados os necessários cuidados. O prato principal é o pirão de farinha de mandioca ou o angú de fubá, cozido com água, mais raramente a carne salgada do Rio Grande do Sul [...] Passam a noite sobre esteiras providas de cobertores de lã.²⁷³

Novamente, o charque figura como uma comida para os escravizados que completavam a travessia da captura ao local de trabalho. Na América espanhola, a prática das “invernadas”, períodos de recuperação, não era desconhecida. Entretanto, a experiência dos anos da *Compañía* havia apontado que, mesmo quando a oferta de escravizados era alta, o preço não parecia baixar,²⁷⁴ provavelmente um efeito da altíssima demanda e da inflação causada pelo fluxo de prata. Assim, o contrabando no Rio continuava, mesmo que as autoridades continuassem a reclamar. Ele era feito em botes, a fim de evitar as patrulhas portuárias. Os pequenos barcos carregavam os escravizados até as áreas da costa longe do olhar da burocracia e então embarcavam-nos diretamente nos navios espanhóis.²⁷⁵

Mas como se tinha um processo tão efetivo de compra e venda de carnes salgadas no porto do Rio de Janeiro, a ponto de aumentar a sobrevivência dos escravizados e atrair contrabandistas?

²⁷¹ SANTOS, op. cit. 2020, p. 8.

²⁷² FREIREYSS, Georg W. “Viagem ao interior do Brazil nos annos de 1814-1815”. *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*, Vol. XI, São Paulo: Typographia do Diario Official, 1907, p. 220.

²⁷³ SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil*, Vol. 1, Edições do Senado Federal, Vol. 244-A, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017, p. 75.

²⁷⁴ IBARRA, op. cit., p. 12.

²⁷⁵ PRADO, op. cit., p. 234.

Essa é uma pergunta central, pois apesar das melhorias feitas na cidade, ainda assim ela era insalubre. Em 1798, o doutor Antônio Joaquim de Medeiros criticava o estado da cidade e afirmava que não era a mesma coisa habitar uma cidade sujeita à enfermidades e epidemias ocasionadas por sua localização geográfica”.²⁷⁶ Ou seja, se todas as reformas, que eram produzidas por e produziam demanda escravista, não eram suficientes, ao menos a circulação de alimentos deveria sê-lo. Muitos dos comerciantes que importavam o charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro eram mercadores de *grosso trato* da capital, entre eles importantes escravistas, que remetiam embarcações para o Rio Grande de São Pedro, tais como José Antônio de Oliveira Guimarães e Domingos Francisco de Araújo Rozo, que estavam entre os 6 maiores importadores de charque entre 1793 e 1805, conforme demonstra a Tabela 1.²⁷⁷ O transporte era feito em embarcações apropriadas ao tráfico costeiro, de cabotagem, tais como a Sumaca, registrada em 77,44% das viagens, eventualmente embarcações que faziam travessais oceânicas, tais como os Bergantins, que aparece em 21,05% das viagens, e muitíssimo raramente em grandes navios, como as Galeras, que contabiliza apenas 0,75% dos registros.²⁷⁸

Tabela 1 - Principais importadores de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro (1793-1805)

Compradores	Arrobas	% entre compradores
João de Sousa Vale	100.306	28,0
Francisco José da Cunha	22.400	6,3
Antônio Fernandes Vaz	22.126	6,2
Domingos Francisco de Araújo Rozo	19.700	5,5
José Antônio de Oliveira Guimarães	16.100	4,5
Antônio José de Campos	10.600	4,1

Fonte: AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6.

Tal situação acelerava o embarque do charque nos navios, já que a compra dele por traficantes

²⁷⁶ SANTOS, op. cit., pp. 11-12.

²⁷⁷ BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 — c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006, p. 104, 152.

²⁷⁸ AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6. Os 0,75% restantes vem de uma viagem registrada apenas como “barco”.

e homens de grossa aventura constituía parte do empreendimento do tráfico.²⁷⁹ Por outro lado, o charque vindo do Rio Grande e de Porto Alegre era mais do que suficiente para suprir as necessidades do tráfico do Rio de Janeiro. Entre 1795-1805, o total de charque necessário para alimentar os escravizados embarcados com destino ao Rio de Janeiro, considerando uma alimentação de 6,26 quilogramas para cada pessoa por um período de 30 dias, é equivalente a apenas 13% do total recebido dos portos do Sul.²⁸⁰

Entre os importadores, João de Sousa Vale chama atenção, em primeiro lugar, por estar implicado em 28% das cargas com receptadores e, em segundo lugar, por ser um ilustre desconhecido. Ele era um mercador do Rio de Janeiro, tenente na Ilha das Cobras,²⁸¹ e, em 1792, entre seus devedores estavam importantes figuras do Rio de Janeiro e do Rio Grande de São Pedro,²⁸² tais como: João Ferreira Couto de Menezes, senhor de engenho e capitão de Regimento de Infantarias de Milícias no Irajá;²⁸³ o Tenente Carlos Antônio Vieira Rodrigues, Juiz ordinário no Rio Grande de São Pedro, morador de Porto Alegre, falecido em 1812;²⁸⁴ João Antônio da Silva, tenente, mais tarde capitão, do Regimento de Dragões do Rio Grande de São Pedro;²⁸⁵ José Ortiz da Silva, morador de Caçapava, falecido em 1827.²⁸⁶ Finalmente, entre suas posses estavam duas embarcações de pequeno porte nas quais ele poderia escoar as cargas de charque.²⁸⁷

No inventário de sua esposa, entretanto, consta ainda um importante documento: a cópia do batismo da filha, Anna Antônia do Amor Divino, de quem o Capitão João da Costa Pinheiro foi padrinho.²⁸⁸ Este último, em 1796, era “um dos comerciantes mais ricos da cidade” do Rio de Janeiro, com operações em diversos portos da América.²⁸⁹ Ele havia começado a vida mercantil como agente e procurador de seu irmão, Manuel da Costa Pinheiro, traficante escravista e

²⁷⁹ FLORENTINO, op. cit., pp. 122-123.

²⁸⁰ AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6.

²⁸¹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 120, doc. 9731.

²⁸² Inventário de Maria Thereza de Jesus. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

²⁸³ BNRJ, Gazeta Extraordinária do Rio de Janeiro, Nº 23, sexta-feira, 24 de fevereiro de 1809.

²⁸⁴ AHU, Rio de Janeiro, cx. 119, doc. 9681.

²⁸⁵ AHU, Rio Grande do Sul, cx. 5, doc. 400.

²⁸⁶ AHU, Rio Grande do Sul, cx. 8, doc. 542.

²⁸⁷ Inventário de Maria Thereza de Jesus. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

²⁸⁸ Dada a centralidade das relações de compadrio entre os mercadores da Idade Moderna e as carreiras prodigiosas de João de Souza Valle e João da Costa Pinheiro, respectivamente como mercador de cadáveres e mercador de pessoas, não é absurdo pensar que se tratavam de parceiros de negócios, é aliás bastante provável que este fosse o caso. Seria excelente que a reiteração das relações da aliança entre João de Souza Valle e João da Costa Pinheiro pudesse ser aferida, ou seja, uma análise diacrônica, tal como sugerem Vargas e Farinatti, mas o inventário deste último está separado para restauro no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, o que me impediu verificá-lo. Sigo procurando outros indícios. Cf. FARINATTI, Luís Augusto Ebling; VARGAS, Jonas Moreira. "Elites regionais, guerra e compadrio: a família Ribeiro de Almeida e suas redes de relações (Rio Grande do Sul, c. 1816-c. 1844)." *Topoi (Rio de Janeiro)* 15, pp. 389-413, 2014, pp. 390-391, 408-409.

²⁸⁹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 159, doc. 11980.

comissário residente em Luanda nos anos de 1760. A partir de lá, Manuel despachava escravizados comprados com os investimentos de João Rodrigues Valle, João Lourenço Peres e Estevão José de Almeida, mercadores residentes em Lisboa, que atuavam conjuntamente com outros investidores de menor poder de crédito.²⁹⁰ João da Costa Pinheiro era o responsável por vender os escravizados no Rio de Janeiro, o mais rápido possível.

Com o correr dos anos, tornou-se aliado de negócios de José Pereira Guimarães e de Bernardo Viana, outros grandes traficantes do Rio de Janeiro, com quem fazia operações escravistas em conluio com financiadores de Lisboa.²⁹¹ Não apenas isso, ele era um contrabandista: em 1806, enviou requerimento para o secretário de Estado de negócios estrangeiros e guerra, Antônio de Araújo de Azevedo, denunciando o apresamento de sua galera *Luísa* por um corsário inglês, em Buenos Aires.²⁹² Finalmente, ele não era qualquer contrabandista: era aliado de um dos maiores entre eles, o traficante transimperial don Manuel Cipriano de Melo.²⁹³ O ex-súdito da coroa portuguesa, naturalizado espanhol não passava despercebido por ninguém naquele tempo. De tempos em tempos, as Coroas anistiavam traidores, na busca de reincorporar rebeldes que houvessem trocado de lado durante conflitos militares. Alguns aceitavam, outros preferiam suas novas posições, tal como Cipriano de Melo. No ano 1792, o governador escreveu ao vice-rei que “O encarregado espanhol de vigiar a fronteira do Jaguarão é Manuel Cipriano de Mello, não só português e desertor, mas traidor inominável da Coroa e Domínios de Sua Majestade.”²⁹⁴ Era com este sujeito que os grandes negociantes da cidade do Rio de Janeiro estavam mancomunados.

A rede era extensa: Carneiro Leão, um dos maiores traficantes de escravizados do Brasil, também era aliado de Cipriano de Melo. Ele era um defensor ativo das parcerias para o envio de mercadorias europeias para o Rio da Prata e do desembarque de navios luso-brasileiros no Império espanhol. Ele afirmava que as guerras haviam tornado os mares muito perigosos para a travessia dos navios espanhóis e que os mercadores de Cádiz conseguiram licenças para enviar informações e capitais para a América a partir dos portos luso-brasileiros. Isso inclusive poderia

²⁹⁰ MENZ, Maximiliano Mac. “Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771” *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica – CLIO (Recife)*, vol. 37, p. 39-57, Jul-Dez, 2019, p. 46, cf. especialmente a Tabela 2; Idem, *Senhor da morte: capitalismo, guerra e tráfico de escravos. Portugal, Angola e Brasil (1640-1770)*. São Paulo: Hucited 2024, pp. 257-260, cf. especialmente a Tabela 5.4.

²⁹¹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 183, doc. 13329; AHU, Rio de Janeiro, cx. 195, doc. 13291; BOHORQUEZ, 2019, p. 24.

²⁹² AHU, Rio de Janeiro, cx. 233, doc. 15935; AHU, Rio de Janeiro, cx. 235, doc. 16069.

²⁹³ PRADO, Fabrício. “A carreira transimperial de don Manuel Cipriano de Melo no rio da Prata do século XVIII.” *Topoi (Rio de Janeiro)* 13.25, pp. 168-174, 2012, p. 178.

²⁹⁴ OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da extremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, p. 46.

ser lucrativo: se os espanhóis mandassem a prata para o Rio de Janeiro, os portugueses poderiam enviar *letras de câmbio* — instrumentos de crédito que garantiam poder de compra, semelhantes a cheques — para o Rio da Prata e manter a prata na capital do Brasil. Ele advogava em causa própria, já havia anos que ele mantinha redes de comércio com os espanhóis através da Colônia de Sacramento, com o apoio do mercador português João de Azevedo Sousa.²⁹⁵

Este negociante era um contrabandista conhecido por todos em Colônia de Sacramento; em 1764 o Vice-Rei, Conde da Cunha, alertou o futuro governador da Colônia, Pedro Sarmento, contra os Azevedos.²⁹⁶ Junto com José de Azevedo Souza, seu primo e João de Azevedo Marques, seu irmão, João de Azevedo Souza, nascido na Colônia, tinha um bando que atuava naquela localidade.²⁹⁷ E João era o pior deles, o “cabeça principal de todoz os Azd. [Azevedos] que aqui [em Colônia] se achão”, como afirmava o Capitão da Ilha de Fornos, João de Freitas Guimarães, em 1767.²⁹⁸ Ainda que fosse um conhecido criminoso, em 1751 ele recebeu uma carta de patente de capitão da Ilha do Faralhão de São Gabriel e em 1762, depois de solicitar ao capitão-general do Rio de Janeiro, o conde de Bobadela, ele se tornou responsável pelo almoxarife da Fazenda Real em Colônia de Sacramento.²⁹⁹ Nesta posição ele foi acusado de usurpar “este imenso Cabedal da Fazenda Real de Vossa Majestade, com o que se fez o homem mais opulento” da região.³⁰⁰

²⁹⁵ PRADO, op. cit., 2016, pp. 227-228.

²⁹⁶ DUARTE, Mandio Pietro Gallas. *Administração portuguesa no extremo sul da América: o governo de Pedro Sarmento na Praça de Nova Colônia do Sacramento (1763-1775)*. Trabalho de Conclusão de Curso em História, IFCH, UFRGS, 2010, p. 39

²⁹⁷ Livro de Óbitos de Porto Alegre. Livro número 2 (1795-1812). Diocese de Porto Alegre, Paróquia Madre de Deus. Disponível em <https://www.familysearch.org/search/film/004635554>, consultado em 20/01/2025, cf. imagem 373.

²⁹⁸ AHU, Colônia de Sacramento e Rio da Prata, cx. 7, doc. 589.

²⁹⁹ DUARTE, op. cit. p. 37; AHU, Colônia de Sacramento e Rio da Prata, cx. 7, doc. 562. AHU, Rio de Janeiro Eduardo de Castro e Almeida, cx. 76, doc. 17.758-17.763

³⁰⁰ AHU, Colônia de Sacramento e Rio da Prata, cx. 7, doc. 589.

O diagrama ilustra as conexões entre diversos indivíduos envolvidos no tráfico de escravos no Rio de Janeiro. Os indivíduos são representados por pontos pretos, e as relações são indicadas por linhas com rótulos. As relações incluem:

- Família Azevedo:** Heleodoro de Azevedo de Souza (Charqueador de Pelotas) é pai de Francisco de Azevedo de Souza. Francisco de Azevedo de Souza é pai de José de Azevedo Marques (Traficante de Colônia) e irmão de João de Azevedo Marques (Traficante de Colônia). José de Azevedo Marques é primo de 2º grau de João de Azevedo Marques.
- Relações Comerciais:** João de Azevedo Marques tem uma parceria comercial com Carneiro Leão (Traficante fluminense). Carneiro Leão tem uma parceria comercial com Don Cipriano de Melo (Traficante luso-hispânico de Montevideo). Don Cipriano de Melo tem uma parceria comercial com João da Costa Pinheiro (Capitão e Traficante fluminense).
- Relações Familiares e de Financiamento:** João da Costa Pinheiro é irmão de Manuel da Costa Pinheiro (Traficante em Angola). Manuel da Costa Pinheiro é financiado por João Lourenço Peres (Capitalista de Lisboa). Estevão José de Almeida (Capitalista de Lisboa) também é financiado por João Lourenço Peres.
- Relações de Apadrinhamento:** João da Costa Pinheiro é apadrinhado por João de Souza Valle (Tenente e mercador de carnes fluminense). João de Souza Valle tem dívidas ativas com João Antônio da Silva (Capitão de Dragões no Rio Grande), José Ortiz da Silva (Morador de Caçapava) e Carlos Antônio Vieira Rodrigues (Tenente e juiz ordinário em Porto Alegre).
- Outras Relações:** José Pereira Guimarães (Traficante luso-brasileiro) tem uma parceria comercial com Bernardo Lourenço Viana (Traficante fluminense). Bernardo Lourenço Viana tem uma parceria comercial com João da Costa Pinheiro. Manoel Gonçalves Moledo (Traficante luso-brasileiro) também tem uma parceria comercial com João da Costa Pinheiro.

José de Azevedo de Souza morreu em 1788, mas seu primo já tinha um novo aliado: o filho de José, Francisco.³⁰¹ Ele havia se mudado para o Rio Grande de São Pedro, onde mais tarde batizou seus filhos, Silvana, em 1801, e Francisco, batizado em homenagem ao pai, em 1802. Em 1804, foi a vez de batizar Heleodoro.³⁰² Este último, tornou-se um dos mais ricos charqueadores de Pelotas entre 1830 e 1850. Com seu filho de mesmo nome ele ergueu um verdadeiro império das carnes secas lastreado nas riquezas trazidas de Colônia de Sacramento, adquiridas a partir do contrabando e da corrupção. Ele inclusive tornou-se Comendador em idade avançada.³⁰³ A fina flor da elite charqueadora nascia em uma árvore cujas raízes estavam assentadas no tráfico ilegal de escravizados e na apropriação criminosa de riquezas imperiais. Mas o envolvimento de Carneiro Leão com contrabandistas e contraventores não parava por aí. Ele havia compartilhado diversas empreitadas comerciais com Manuel Cipriano de Melo. Entre 1778 e 1786 eles foram parceiros diversas vezes, negociando escravizados e mercadorias. Por fim, Carneiro Leão afirmou que Cipriano de Melo teria 30.000 pesos de crédito no Rio de Janeiro e ele mesmo era aliado do Capitão Barriga, um contrabandista amigo de Cipriano.³⁰⁴

Entre os mestres dos navios que carregavam o charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro, também haviam sujeitos implicados nos negócios escravistas enquanto capitães de navios, tal como José Rodrigues dos Santos, o já citado José da Arruda ou Luiz Furtado Rapozo, que conduzia tropas de escravizados para o Rio Grande, tal como demonstra a Tabela 2.³⁰⁵ Estes homens faziam com que o tráfico no Rio de Janeiro não caísse nos mesmos problemas do que foi o ensaio escravista do Império espanhol: uma rápida circulação mercantil a partir de agentes que integravam as redes de contato dos financistas, capitães e armadores escravistas. Assim, pelos anos entre 1781 e 1805, o Rio de Janeiro armou mais navios do que os que aportaram naquela localidade, muito provavelmente constituindo-se como o porto de armação de outras paragens da América, por poder contar com uma retaguarda mercantil que trazia em suas naus os cadáveres vacuns vindos da fronteira do Rio Grande.

³⁰¹ Livro de Óbitos de Rio Grande de São Pedro. Livro número 2 (1776-1788). Diocese de Rio Grande, Paróquia de São Pedro. Disponível em <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939N-F691-KK?wc=M78N-L2S%3A371568201%2C371568202%2C371838701%26cc%3D2177295&i=0&mode=g>, consultado em 20/01/2025, cf. imagem 87.

³⁰² Livro de Batismos de Brancos e Libertos da Freguesia de São Pedro do Rio Grande. Livro número 8 (1800-1806). Diocese de Rio Grande, Paróquia de São Pedro. Disponível em <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939N-F694-W1?i=1&mode=g>, consultado em 20/01/2025, cf. imagens, 48, 118 e 213.

³⁰³ VARGAS, 2013, pp. 299, 408, 414-416

³⁰⁴ PRADO, op. cit. loc. cit.

³⁰⁵ TSDB (ID 19288); ANRJ. *Caracterização dos Volumes. Guia de Pesquisa dos Códices 390, 411, 419, 421, 424, 425, 1000 e 1002 do Arquivo Nacional.* p. 8

Tabela 2 *Principais mestres de navios de carregamento de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro (1793-1805)*

Mestres	Arrobas	% entre vendedores
Manoel José de Souza Vianna	14.660	2,9
José Rodrigues dos Santos	13.353	2,7
João Antônio da Costa	12.500	2,5
Francisco José Rodrigues	12.100	2,4
Luiz Furtado Rapozo	10.020	2,0
Antonio José Penna	9.800	2,0

Fonte: AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6.

O quadro mudou um pouco nos anos entre 1805 e 1815, quando a quantidade de navios que entrava no Rio de Janeiro voltou a superar a saída. Tratam-se dos efeitos da chegada da família real à capital e da abertura dos portos às nações amigas, em 1810. A partir de então o porto passou a ser frequentado por diversos navios mercantes de diferentes cantos do Atlântico. Até então, alguns navios estadunidenses haviam aportado na cidade. Antes de 1808, existem evidências de ao menos três embarcações que desembarcaram no Brasil, mas a partir de então diversos passaram a aportar na América portuguesa, Rio de Janeiro incluso, mesmo que apenas a caminho do Rio da Prata.³⁰⁶ A cidade estava sendo preparada para este fluxo. Aterramentos aumentaram o perímetro urbano, ampliando as suas 5 freguesias, em direção à Botafogo e São Cristóvão. Diversos edifícios foram reformados para abrigar instituições reais e a corte, bem como uma série de outras instituições foi instalada naquela *Lisboa miniaturizada*. A conta foi paga com o imposto urbano de 10%, cuja receita era controlada pela Intendência de Polícia e as melhorias realizadas com a força das mulheres e homens escravizados.³⁰⁷

Entretanto, com a assinatura do tratado de 1810 entre Portugal e Inglaterra, a abolição gradual do tráfico de escravizados estava selada. Tímida no começo, mas ganhando força, a captura de navios luso-brasileiros pelos britânicos foi se tornando uma barreira aos traficantes

³⁰⁶ MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*. Yale University Press, 2016, pp. 16, 61, 74-75; PRADO, Fabrício. "Atlantic Connections: Rio da Prata and United States commercial networks (1790-1822)". *Anos 90*, 24.45, p. 133-152, 2017, pp. 142-143.

³⁰⁷ SANTOS, op. cit. 2020, pp. 13-14.

do Atlântico Sul: em 1811, cerca de 10 navios foram capturados na Bahia.³⁰⁸ Depois do intenso aumento seguindo a chegada da família real, 1811 marcou um ano de queda para os desembarques na América portuguesa, passando de 44.935, em 1810, para 39.031 no ano seguinte.³⁰⁹ Mais ainda, do outro lado do Atlântico, depois da Revolução de 25 de maio de 1810, ocorrida em Buenos Aires, e da formação da *Junta de Gobierno de las Provincias Unidas del Rio da Prata*, os revolucionários buenaireses e rioplatenses começaram a basear-se no corso como forma de autonomia e soberania nacional. Entre os alvos preferenciais do corso rioplatense, estavam os espanhóis, mas também os portugueses.³¹⁰

Com a sobrevivência dos escravizados e a velocidade das expedições se tornando um imperativo do tráfico, em um cenário no qual a pirataria, a guerra e o ataque por navios abolicionistas estavam se colocando no caminho da realização do capital investido nas viagens, o charque era cada vez mais necessário. Logo depois do começo das investidas de corso autorizado pela *Junta de Gobierno de las Provincias Unidas*, as exportações de charque aumentaram consideravelmente, cerca de em 55,9%, entre 1810 e 1811, tal como se acompanha na Tabela 7. No ano seguinte, carregada de charque e escravizados, a Galera *Andorinha* foi capturada, depois de partir do Rio de Janeiro.

2.3 Embarcações ensanguentadas: práticas culinárias e trabalho feminino no tráfico escravista do Atlântico Sul, 1760-1815

O espectro da fome era uma constante nas travessias marítimas durante a Idade Moderna. Viagens da Marinha, de frotas mercantes, de tráfego de migrantes livres e escravizados tinham de ser abastecidas sob risco de morte da tripulação e das pessoas escravizadas, o que não apenas poderia acarretar em punições, mas também em enormes perdas de capitais para os financiadores das viagens. O grande risco envolvido tornava o comércio de seres humanos – a base material da reprodução social dos Impérios coloniais transatlânticos e da economia-mundo capitalista de modo mais amplo – um negócio bastante volátil e especulativo.³¹¹ Uma única crise de desabastecimento ou um surto de alguma doença causada por desnutrição poderia acabar com a fortuna dos mercadores escravistas.

³⁰⁸ DE JESUS, Paulo César Oliveira. “Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815).” *Afro-Ásia*, 65, p. 42-90, 2022, p. 47.

³⁰⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyages/IRqvXU14>.

³¹⁰ ARAÚJO, Hugo André Flores Fernandes. LOPES, Quelen Ingrid. “Adversidades e reivindicações dos homens do mar: dinâmicas em torno da cobrança de soldados e protestos contra a ação corsária na marinha mercante lusa” *Mundos do Trabalho*, v. 14, p. 1-23, 2022, p. 10

³¹¹ FLORENTINO, Manolo. *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, 1997, pp. 125-128; 140-145.

Durante os séculos XVIII e XIX, em Lisboa, o Armazém da Repartição dos Mantimentos da Marinha e os Armazéns Reais de Guiné e Índia eram os órgãos responsáveis por abastecer as frotas que partiam dali, mesmo porque a cidade era um importante ponto de parada, já com tradição desde o início do processo de invasão e colonização das Américas.³¹² Entretanto, as viagens escravistas do circuito do Atlântico Sul ocorriam sob a contradição da mercadoria: entre a superlotação dos navios e a tentativa de carregar o mínimo possível de alimentos — tanto quantidade como em valor — os transportadores buscavam avidamente reduzir os custos de manutenção e aumentar as margens de lucro. Eles eram pressionados pelos financiadores do tráfico — que pagavam taxas fixas para alimentar os cativos, de modo a incentivar a redução dos investimentos em comida — e não era raro simplesmente reduzirem a quantidade de alimento fornecida às pessoas mercantilizadas.³¹³ Segundo o governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, em ofício para Secretaria de Estado e Ultramar, em 1758, na viagem de Pernambuco para Angola, “se deve[riam] meter” 42,5 arrobas para cada escravizado, durante os 29 a 30 dias de viagem, pois “rende mais e sustenta que dobrada quantidade dela fresca”, mas os traficantes “costu[mavam] meter” 12,5 arrobas e complementar a viagem com peixes salgados.³¹⁴

Até então, secas e consequentes reduções na oferta de comida em Luanda, frequentemente faziam com que por vezes fosse economicamente mais vantajoso para os traficantes embarcas as pessoas, mesmo que com provisões insuficientes do que mantê-las na costa, onde se sabia que faltariam alimentos. Assim, a comida importada foi ganhando um espaço considerável na conta dos traficantes que, entre a mortalidade na costa e no mar, faziam o cálculo cruel da sobrevivência dos escravizados e, subsequentemente, de seus capitais.³¹⁵ Na cidade luso-africana de São Paulo de Luanda, na atual Angola, em 1764, foi fundado o terreiro público, um mercado de grãos com a função de abastecer os escravistas. A própria medida, que se repetiu no conjunto do Império — Salvador, em 1785, e Rio de Janeiro, em 1799 — tinha por objetivo reduzir as constantes crises de abastecimento que assolavam as cidades portuárias escravistas.³¹⁶ Não que ele tivesse sido plenamente alcançado: já em 1788, a seca extrema em

³¹² RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. 2. ed. São Paulo: Universidade Federal de São Paulo, 2023, pp. 84-87.

³¹³ SMALLWOOD, Stephanie E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Harvard University Press, 2007, p. 45.

³¹⁴ AHU, Conselho Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, Cx. 87, d. 7128. Recife, 11 de novembro de 1758.

³¹⁵ MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730- 1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988, pp. 340-341.

³¹⁶ SANTOS, Lara de Melo dos. *A farinha de mandioca e a construção do mundo atlântico (Brasil, Caribe e África, séc. XVI ao XVIII)*. Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2022, pp. 148-153.

Angola, levou os mercadores a procurarem farinha de mandioca no Rio de Janeiro e em São Tomé a fim de abastecer Luanda.³¹⁷ Portanto, os ataques retóricos ao odioso comércio de humanos, feitos pelos abolicionistas da época, continuavam a apontar o mau abastecimento como uma das principais causas de mortalidade na travessia.³¹⁸

Foi neste contexto que Luiz Antônio de Oliveira Mendes, advogado da Casa da Suplicação, nascido e falecido na Bahia, apresentou um texto à Real Academia de Ciências de Lisboa, em 1793. A Memória tratava do tráfico de escravizados, suas condições materiais e das relações de exploração envolvidas em sua montagem.³¹⁹ Ao tocar no ponto da alimentação, o advogado destacou a substituição do uso da carne de peixe pela carne bovina no tráfico de Angola, entre 1760 e 1770, operacionalizada pelo administrador da Companhia de Comércio de Pernambuco e Parahyba em Angola, Raimundo Jamalá.

Por variedade lhe coStumaõ dar a savelha, peixe miúdo, e barato, muito mais do que entre nós a sardinha: mas prejudica á saúde, e com tanta infallibilidade, que os habitantes eStabelecidos em aquelles portos delle se abStem pelo reconhecido prejuízo, que lhes causa.³²⁰

O mesmo Raimundo Jamala, que habitára em a Cidade de Loanda desde o anno de 1760, até o de 1770, nos primeiros anos observou o eStrago, e a mortantdade, que sobrevinha á sua escravatura (...) desde logo prohibio o uso da savelha, e do peixe do azeite, que vinhaõ a ser prejudiciais á saúde. Entrou em mais dispêndio a comprar peixe fresco, e maior, que diz corresponder a noSSa corvina. E observou, que com eSta providencia as hemorragias acábaraõ.

(..) Ainda que a carne em aquelle paiz he a cincoenta réis por arratel, com tudo com parcimônia á custa de huma, e outra Companhia a entrou a comprar para suprir á dita escravatura.³²¹

A centralidade do abastecimento e do trabalho culinário ocupava os letrados lusitanos, que se encontravam em uma cruzada para evitar a mortalidade, e, assim, garantir a lucratividade

³¹⁷ OLIVEIRA, Vanessa S. "Gender, foodstuff production and trade in late-eighteenth century Luanda". *African Economic History*, Vol. 43, pp. 57-81, 2015, pp. 66-68.

³¹⁸ MILLER, op. cit., pp. 351-353; 424-428.

³¹⁹ MARQUESE, Rafael de Bivar. Feitores do corpo, missionários da mente. *Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004, pp. 182-184.

³²⁰ Uma importante observação deve ser feita: as edições do texto sob custódia da University of Harvard e da Carter Brown University, apesar de tratarem-se do mesmo texto, publicado pela mesma gráfica, no mesmo ano, 1812, possuem passagens e grafias diferentes. A unidade sob custódia da University of Harvard será referenciada com um "(a)", ao final, enquanto aquela mantida pela Carter Brown Library será referenciada com um "(b)". MENDES, Luis Antonio de Oliveira. "Discurso acadêmico ao programma: Determinar com todos os seus symptomas as doenças agudas, e chronicas, que mais frequentemente accommettem os Pretos recém-tirados da Africa: examinando as causas de sua mortandade depois da chegada ao Brasil: se talvez a mudança do clima, se a vida mais laboriosa, ou se alguns outros motivos concorrem para tanto estrago: e finalmente indicar os methodos mais apropriados para evitalo, prevenindo-o, e curando-o. Tudo isto deduzido da experiencia mais sizuda, e fiel." in *Memorias econômicas da Academial real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em hPortugal, e suas conquistas*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, Vol. 4, p. 1-82, 1812 (a), p. 25.

³²¹ Ibidem, p. 46.

daquele mercado. A questão era tocada como uma estratégia de negócios há muito tempo: tal como em relação aos demais arranjos da viagem, os traficantes, buscando um denominador comum entre os lucros das viagens e os custos de operação, praticavam uma aritmética cruel constante quanto às perdas financeiras na aquisição de alimentos e na morte dos sujeitos sequestrados, ao menos desde o final do século XVII.³²² No entanto, a questão que Mendes nos apresenta é que nem toda comida possuía as mesmas propriedades, evidentemente. A savelha apresentava uma contradição: era barata, mas parecia ser a causa de hemorragias. Tratava-se, provavelmente, do peixe *Ethmalosa fimbriata*, identificado no livro *Excursions in Madeira and Porto Santo, during the autumn of 1823 while on his third voyage to Africa*, “Excursões na Madeira e Porto Santo, durante o outono de 1823, em sua terceira viagem à África”, um livro sobre as viagens do casal Sarah Wallis Bowdich Lee e Thomas Edward Bowdich, organizado postumamente pela viúva Bowdich e publicado em 1825.³²³

A *fimbriata* é um peixe de águas doces e salgadas, pequeno — mede cerca de 25 centímetros, mas que pode chegar até 46 cm -, de corpo prateado e compacto. Habita a costa ocidental africana desde a atual Mauritânia até Angola.³²⁴ Portanto, não surpreende que estivesse presente também em Luanda, onde o clima é favorável para a sua procriação.³²⁵ Côrrea, em 1797, descrevendo a alimentação na região afirmou que

A Savêlha, o Pungo, e a Sardinha, hé o sutento ordinario de quaze toda Angola; por quanto a maior população consiste nos Molatos, Negros Livres, Forros e Captivos. Estas baratissimas qualidades de peixe escallado, e sêco ao sol sem sal, consolão a

³²² SMALLWOOD, op. cit., pp. 43-44.

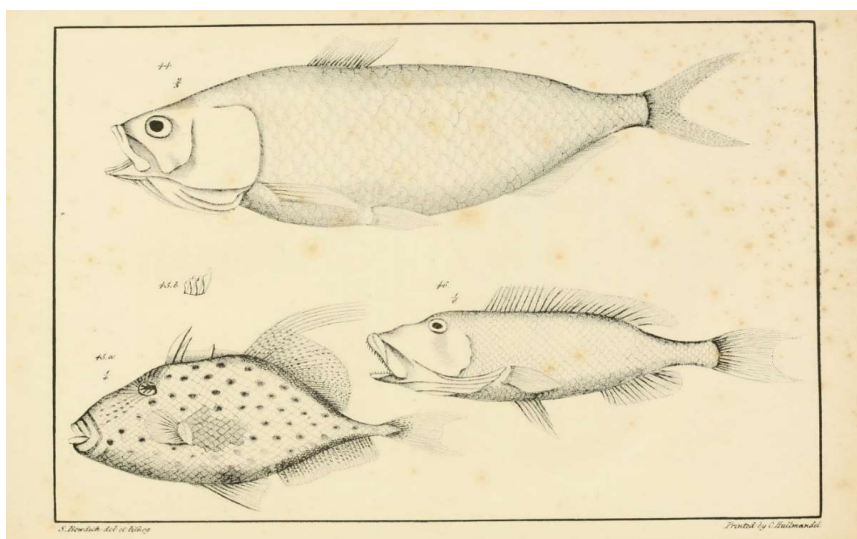
³²³ Evidentemente, por razão da passagem de tempo e alterações na percepção acerca da nomenclatura adequada ao animal, poderia se tratar de uma outra espécie. Contudo, a partir do cruzamento das espécies que nos dias de hoje recebem esse nome popular com suas áreas de habitat, presumo que se trate da espécie *Ethmalosa fimbriata*, representada na Figura *. Ela se encontra frequentemente presente na costa ocidental da África e possui uma forte semelhança com outros peixes da ordem *Clupeiforme*, também chamados de savelha, que estão presentes na Europa e são bastante frequentes em Portugal, tais como o *Alosa alosa* e o *Alosa fallax*, o que poderia produzir familiaridade nos navegantes portugueses. A *fimbriata*, inclusive, costumava pertencer à família destas duas últimas duas, a *Clupeidae*. Ver CHARLES-DOMINIQUE, Emmanuel; ALBARET, Jean-Jacques. “Africans Shads, with Emphasis on the West African Shad *Ethmalosa fimbriata*”. *American Fisheries Society Symposium* 35:17-48, 2003, p. 28. Ainda que o nome fosse utilizado para se referir a espécies diversas, neste caso seu uso indicaria uma forte semelhança corporal, o que torna muito provável que as conclusões derivadas da observação das características dessa espécie se apliquem à situação em questão. Informações disponíveis em <https://www.fishbase.se/Summary/SpeciesSummary.php?id=1594&lang=portuguese>. Cf. Entrada *Ethmalosa fimbriata*.

³²⁴ CHARLES-DOMINIQUE, Emmanuel. “Exposé synoptique de données biologiques sur l’ethmalose (*Ethmalosa fimbriata* S. Bowdichm 1825)”. *Revue de Hydrobiologie Tropicale*, 15 (4): 373-397, 1982, p. 373-374; FishBase Database, ver nota anterior.

³²⁵ ABOWEI, J. F. N. “The morphology, abundance, condition factor and length-weight relationship of *Ethmalosa fimbriata* (Bowdich 1825) from Nkoro River Niger Delta, Nigeria.” *Advance Journal of Food Science Technology* 1.1 (2009): 51-56.

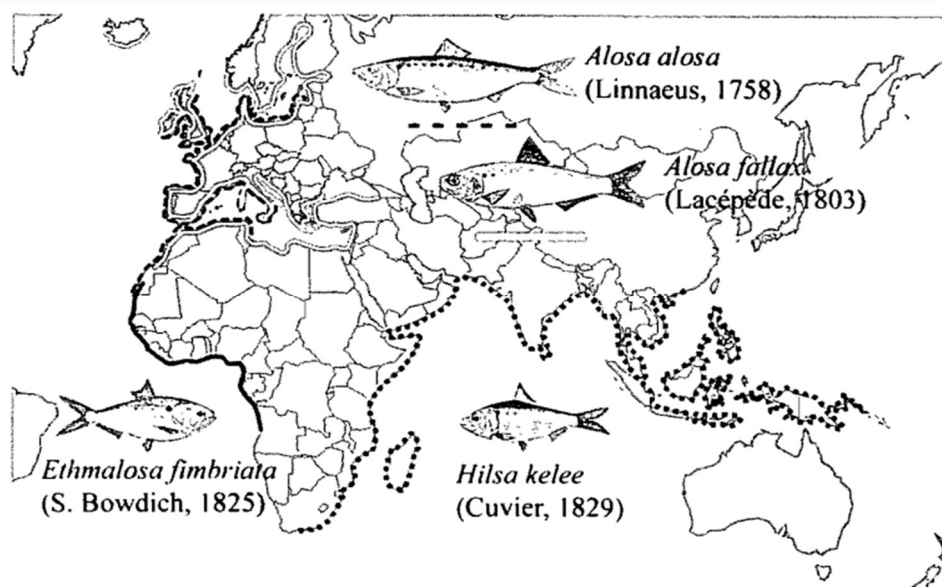
escravatura, e Negros do Certão³²⁶

Figura 11 - *Ethmalosa fimbriata*, *Clupea fimbriata*, ou Savelha



Fonte: BOWDICH, Thomas Edward; BOWDICH, Sarah Wallis Lee. *Excursions in Madeira and Porto Santo, during the autumn of 1823, while on his third voyage to Africa*. London: G. B. Whittaker, 1825, p. 232. A savelha é o peixe na parte superior da ilustração.

Figura 12 - Ocorrência geográfica dos peixes africanos do tipo sável



Fonte: CHARLES-DOMINIQUE, Emmanuel ; ALBARET, Jean-Jacques. “Africans Shads, with Emphasis on the West African Shad *Ethmalosa fimbriata*”. *American Fisheries Society Symposium* 35:17-48, 2003, p. 28.

Era um pequeno peixe que por vezes complementava as pequenas quantidades de

³²⁶ CORRÊA, Elias Alexandre da Silva. *História de Angola*, 2 Vols., Lisboa: Editora Ática, [1787-1792], 1937, vol. I, p. 134.

proteína, também chamado de *pungo*. Ele era deixado para secar nos telhados dos barracões, sem sal, o que mantinha um cheiro constante nas áreas de Luanda em que o processo era realizado. Ele não era bem visto naquela cidade, quase impossível de ser vendido para quem não fosse alimentar escravizados.³²⁷ Entretanto, apesar de “baratíssimo”, era um “Peixe, espécie de sardinha larga com muitas espinhas”,³²⁸ de acordo com o dicionário Bluteau de 1789, o que provavelmente era um dos fatores para que as hemorragias ocorressem.³²⁹ As múltiplas espinhas em formato de agulhas e a sua rápida perecibilidade dificultavam o consumo. Especialmente quando era seco, o alto teor de gordura do peixe fazia com que ele rapidamente se tornasse rançoso, caso não fosse acondicionado corretamente.³³⁰ O preparo alimentar dentro dos navios, muito longe de apresentar condições adequadas, não parece ter fornecido o tempo necessário para o trato deste peixe, o que provavelmente lhe rendia o adjetivo de “reimoso”.

O charque apareceu como uma possível solução à situação. Por um lado, era um alimento menos perigoso do que a savelha e, ao mesmo tempo, barato, evitando que os escravistas tivessem de aumentar os custos de transporte, ao contrário da corvina. E a questão parece ter sido de fato o preço, já que Mendes afirma que “em eSSes portos marítimos ha carne, e ainda que a haja Seja cara, não a compraõ para dar á escravatura”.³³¹ Minha estimativa é que ele era o alimento que apresentava a caloria mais barata a bordo, considerando os preços declarados pelos proprietários da galera *Andorinha*, seguido pela farinha de mandioca e, com uma boa distância, pelo feijão e arroz (Tabela 3). Para esboçar uma comparação da ordem de

³²⁷ MILLER, 1988, 393-394

³²⁸ SILVA, Antonio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. 1. ed. Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789]. 2v.: v. 1: xxii, 752 p.; v. 2: 541 p. 647 Disponível em <https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/diccionario-da-lingua-portugueza-recompilado-dos-voicabularios-impressos-ate-agora-e-nesta-segunda-edici%C3%A7%C3%A3o-novamente-emendado-e-muito-acrescentado-por-antonio-de-moraes-silva/?q=savelha>+, consultado em 12/06/2024., vol. 2, p. 672.

³²⁹ Ainda hoje, comunidades pesqueiras atentam para a dificuldade de consumo dos peixes nomeados de “savelha”, que exigem um meticuloso preparo. Cf. MACHADO, Jaqueline Bento. *Memória e identidade: tradição e modernidade em uma colônia de pescadores artesanais na Lagoa Rodrigo de Freitas*. Dissertação (Mestrado em Memória Social) -Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017, p. 32. Existe uma ironia cruel entre o fato de o peixe ser barato e o de fazer mal a saúde, que funciona como a confirmação empírica de um adágio português “A pouco dinheyo; pouca Saude”, ver BLUTEAU, op. Cit, vol 7, p. 516.

³³⁰ OJIMELUKWE, Philippa Chinyere ; EKONG, Kuseme Sunday; AKACHUWU, Doris. “Effect of Different Processing Methods on the Nutrient Composition and Sensory Properties of *Ethmalosa fimbriata*.”. *American Journal of Agricultura Science*, 4(5): 107-113, 2017, p. 111-112. MILLER, op. cit., p. 414.

³³¹ MENDES, Luis Antonio de Oliveira. “Discurso acadêmico ao programma: Determinar com todos os seus symptomas as doenças agudas, e chronicas, que mais frequentemente accommettem os Pretos recém-tirados da Africa: examinando as causas de sua mortandade depois da chegada ao Brasil: se talvez a mudança do clima, se a vida mais laboriosa, ou se alguns outros motivos concorrem para tanto estrago: e finalmente indicar os methodos mais apropriados para evitalo, prevenindo-o, e curando-o. Tudo isto deduzido da experiencia mais sizuda, e fiel.” in *Memorias económicas da Academia real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, Vol. 4, p. 1-82, 1812 (b), p. 27.

magnitude em que o charque barateava as viagens, podemos tomar a diferença de preço do charque com o da carne em Senegal.

Tabela 3 - Calorias por real pago - Andorinha, 1812³³²

Alimento	Calorias
Charque	62,25
Farinha de Mandioca	54,75
Feijão	16,74
Arroz	6,5

Fonte: Elaborado pelo autor. AN BR RJANRIO 7X Cx. 372 pct. 3

Pierre-Raymond de Brisson foi um escritor que francês que em 1789 publicou um livro sobre uma suposta viagem à costa da África, Senegal, que ele haveria feito. Se tomarmos suas estimativas de como críveis – sem entrar no debate se o relato se baseia em fatos reais – chegaremos à conclusão de que os traficantes daquela região ao comprar carne de gado para alimentar os escravizados durante dois meses de travessia gastariam em média cerca de 6 *livres* por pessoa, considerando um total de 0,25 libras de carne por dia por pessoa, ou 1,75 por semana.³³³ A quantidade é bastante razoável, mas um tanto elevada em relação aos padrões realmente praticados, uma vez que o *Code Noir*, Código Negro, de 1685, decreto que estipulava os parâmetros de legalidade do tráfico e da propriedade escravista, assinado por Luiz XIV, da França, válido até 1789 no Império francês, previa que os senhores dos escravizados fornecessem a eles cerca de 2 libras de carne salgada por semana. Mais tarde, o *Amelioration Act*, Lei da Melhoria, passada em 1798, que visava ampliar a sobrevida dos escravizados no Caribe inglês, estipulou cerca de 1,25 libras de peixe por semana. Em ambos os casos, devemos lembrar que a lei estipulava números superiores aos praticados. Cálculos baseados nas importações de peixe salgado de Barbados e da Jamaica estimaram que o número efetivo estava mais próximo de 1 libra por semana, ou ainda menos.³³⁴

³³² Conferir Apêndice 1.

³³³ SUGNIER, [nd]; BRISSON, Pierre-Raymond de. *Voyages to the coast of Africa by Mess. Saugnier and Brisson: containing an account of their shipwreck on board different vessels, and subsequent slavery, and interesting details of the slave trade as carried on at Senegal and galam. With an accurate map of Africa.* Translated from the French. London, Printed for G. G. J. and J. Robnsons, Paternoster Row, 1792, p. 313

³³⁴ BEANRJ, Richard N. “Food imports into the British West Indies: 1680-1845”. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 292(1 Comparative P), pp. 581-590, 1977, p. 587; GASPAR, David Barry, “Ameliorating

Após as devidas conversões, podemos dizer que o custo da carne de viagem por pessoa equivaleria a aproximadamente 22,5 gramas de prata, enquanto a alimentação com charque do Rio Grande de São Pedro, tomando valores de exportação, equivaleria a algo entre 3,6 e 4,2 gramas de prata pela mesma quantidade de carne no ano de 1790.³³⁵ Isto significa dizer que os traficantes luso-brasileiros que negociassem com a carne vinda da capitania do sul poderiam pagar cerca de 18,8% do preço da carne paga por traficantes do Norte europeu que operassem com a carne do Senegal. Deste modo, calorias e proteínas baratas se somavam a fim de proporcionar uma dieta consistente de “calorias nutricionalmente vazias”.³³⁶

A própria organização dos navios era pensada em função da espacialidade do preparo da alimentação. A disposição dos cativos — com os escravizados separados por gênero e idade (mulheres e crianças nas cabines superiores, homens nos porões) — se relacionava diretamente à divisão social do trabalho no interior das embarcações. A área de preparo dos alimentos, localizada no convés superior, era apartada dos homens, para evitar o alcance dos instrumentos de trabalho, no caso de uma revolta levada a cabo pelos escravizados da área inferior.³³⁷ Esta alocação foi retratada, por vezes, como uma condição que possibilitava uma viagem mais saudável às mulheres e crianças do que aos demais, o que garantiria uma maior sobrevivência. A descrição de Mendes afirma que aqueles que viajavam nas regiões superiores do navio compunham “a melhor porção da escravatura” por respirarem o “ar franco, e livre”.

[...] quando [os traficantes] querem trazer hum maior numero de escravatura, e a trazem até nas cameras dos navios, vindo ella aliàs Sempre preza, que por participarem de hum ar franco, e livre, *do qual de ordinário participaõ as pretas eScravas, e os moleques*, eSta he a melhor porção de eScravatura, que deSembarca, e chega ao BraSil.³³⁸

Entretanto, é preciso considerar que, além do controle das ferramentas, ou seja, do capital fixo a bordo, a fixação das mulheres na área próxima ao tombadilho compunha uma

Slavery: The Leeward Islands Slave Act of 1798”, in *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion*, Robert L. Paquette and Stanley L. ENGERMAN, eds. (Gainesville: University Press of Florida, 1996), 248; CANDOW, James E. “A Reassessment of the Provision of Food to Enslaved Persons, with Special Reference to Salted Cod in Barbados”. *Journal of Caribbean History*, Jan. pp. 265-281, 2009, pp. 271-272.

³³⁵ Os valores foram convertidos segundo os preços da prata em réis e livres presentes em “Price of Silver”, em PALMA, Nuno, *Prices, Wages and Rent in Portugal 1300-1910*, https://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=48 e em “Paris Livra”, na *Allen-Unger Global Commodity Prices Database*, <https://www.gcpcb.info/data.html>, respectivamente. O preço do charque foi extraído de MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006, pp. 137 e 175. Uma libra foi considerada 6,8039 quilogramas e uma arroba foi considerado 14,7456 quilogramas.

³³⁶ SMALLWOOD, op. Cit. p. 44.

³³⁷ MILLER, op. cit. p. 412; CARNEY, op. cit. pp. 73.

³³⁸ MENDES, op. Cit., p. 31, grifo meu.

dinâmica de controle de seus corpos. Isto é verdade tanto no que diz respeito a suas capacidades laborais — pois viabilizava a imposição de uma rotina de trabalho vigiada —, quanto no que tange ao abuso sexual, uma vez que, distanciadas de seus companheiros de viagem, eram percebidas como estando em local mais disponível aos ataques sexuais dos tripulantes.³³⁹ A historiadora Judith Carney,³⁴⁰ ao analisar os registros visuais do tráfico escravista da época (pinturas, gravuras, etc.) observou que, no fim do século XVIII, as mulheres escravizadas desempenhavam atividades de descascamento de cereais nas partes descobertas dos navios. Em relação à carne, é possível pensar que ocorresse de modo semelhante. Portanto, a disposição das mulheres no convés superior, antes de apontar qualquer preocupação com seu bem-estar, tratava-se da produção de um local de trabalho.

Sobre o processo de cozimento, no caso dos navios portugueses, era feito prioritariamente em “caldeiras” metálicas, geralmente de cobre. Apesar de reprovadas nos alvarás de 1808 e 1813,³⁴¹ cuja preferência era pelas de ferro, as caldeiras de cobre eram de larga utilização no comércio de seres humanos. Antonio de Saldanha da Gama, conde de Porto Santo e integrante do Conselho da Fazenda do Rio de Janeiro, em 1810, motivado pela publicação do alvará de 1808, escreveu a dom Francisco de Almeida de Melo e Castro sobre um aperfeiçoamento da normatização do tráfico.³⁴² Apesar de apresentar algumas sugestões para assegurar o lucro dos mercadores — como o fim das restrições ao carregamento de outras mercadorias junto aos escravizados —, reafirma a legitimidade da proibição das caldeiras de cobre e avança na argumentação, em especial em relação a diferença da velocidade de aquecimento dos metais:

A presença da Caldeira de ferro á de cobre he justa, e he de utilidade para o mesmo Navio, sendo certo que menos lenha se faz preciSa para aqueutar a Caldeira de ferro do que a de cobre.³⁴³

Se acompanharmos a caracterização do dicionário de Bluetau, de 1728, uma caldeira tratava-se de um “VaSo grande de cobre, ou de outro metal, em que se faz aqueutar, ou cozer

³³⁹ MILLER, op. cit. p. 412.

³⁴⁰ CARNEY, op. cit., 2009, p. 73.

³⁴¹ Para o alvará de 1808 ver AHU, Rio de Janeiro, cx. 252, doc. 17165. Para o de 1813, ver <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/alvara/antioresa1824/alvara-39697-24-novembro-1813-570258-publicacaooriginal-93372-pe.html>

³⁴² VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho. "As proposições de Antonio de Saldanha da Gama para a melhoria do tráfico de escravos, “por questões humanitárias e econômicas”, Rio de Janeiro, 1810." *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 23 (2016): 1169-1189, pp. 1776-1779.

³⁴³ AHU, Rio de Janeiro, cx. 259, doc. 17749.

alguma couSa, ou em que os tintureiros fazem as tintas”³⁴⁴. A menção ao cobre antes de “outro metal” aponta a frequência de sua utilização, bem como a propriedade de “aquestar, ou cozer” nos lembra de sua relevância enquanto componente da cultura material das práticas coloniais de alimentação do século XVIII. Contudo, ele não parou de ser utilizado nas viagens transatlânticas, a despeito da legislação, demonstrando a força da tradição culinária escravista. Um bom exemplo é a listagem de uma “Caldeira de Cobre” na equipagem da galera *Andorinha*, capturada, em 1812, por ingleses, por se encontrar implicada no tráfico transatlântico de seres humanos.³⁴⁵

A preferência não se explica imediatamente por uma diferença de preços. No comércio interimperial, em Amsterdam, onde se localizava uma das mais importantes bolsas de valores do mundo, 100 libras de ferro sueco, por exemplo, custavam cerca de 8,6 *guilders*, em 1779, enquanto a mesma quantidade em folhas de cobre custava 60,5 *guilders* naquele ano.³⁴⁶ Em escala colonial, em fins do século XVIII, o cobre não apenas estava escasso, mas bastante caro.³⁴⁷ A escolha deste metal como material dos utensílios provavelmente se devia ao fato de o metal resistir melhor aos efeitos do ambiente úmido dos navios do que o ferro fundido, cujo processo de degradação ocorria muito mais rapidamente.³⁴⁸ Ao fim e ao cabo, a maior resistência fazia do cobre a escolha mais “econômica”. Entretanto, o uso deste metal nas caldeiras poderia ser um risco às pessoas que se alimentassem de refeições preparadas nelas. O cobre, ao entrar em contato com líquidos ácidos como os presentes na pimenta — frequentemente usada no preparo das refeições a bordo —, reage e gera substâncias tóxicas para o organismo humano, como o subacetato de cobre. O envenenamento por essa substância

³⁴⁴ BLUTEAU, Rafael. Vocabulario portuguez, e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico ...: autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes, e latinos; e offerecido a El Rey de Portugal D. João V. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu: Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos. Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/vocabulario-portuguez-latino-aulico-anatomico-architectonico/>.

³⁴⁵ ANRJ, Junta do Comércio, cx. 372, pacote 3.

³⁴⁶ POSTHUMUS, Nicolaas Wilhemus. *Inquiry into the history of prices in Holland*. Vol. 1 Leiden: E.J. Brill, 1946, pp. 168, 175.

³⁴⁷ PEREIRA, João Manso. *Memoria sobre a reforma dos alambiques: ou de hum proprio para a distillacão das aguas ardentes, offerecida a sua alteza real o Principe do Brasil nosso senhor*. Lisboa: Na oficina patr. de João Procópio Correa da Silva, 1797, p. 41.

³⁴⁸ DRACH, Andrew; TSUKROV Igor; DECEW, Judson; AUFRECHT, Jochen; GROHBAUER, Adolf; HOFMANN, Uwe. "Field studies of corrosion behaviour of copper alloys in natural seawater", *Corrosion Science*, Volume 76, pp. 453-464, 2013, Tabela 6. FARRO, N. W. AGUILAR, P. "Copper Marine Corrosion: I. Corrosion Rates in Atmospheric and Seawater Environments of Peruvian Port. *The Open Corrosion Journal*, 2, pp. 130-138, 2009, Tabela 2. MELCHERS, Robert E. "Long-term corrosion of cast irons and steel in marine and atmospheric environments". *Corrosion Science*, 68, pp. 186-194, 2013, Tabela 4. SOUTHWELL, C. R; ALEXANDER, A. L. *Corrosion of Metals in Tropical Environments. Part 9 – Structural Ferrous Metals – Sixteen Years' Exposure to Sea and Fresh Water*. Washington, D. C.: Naval Research Laboratory, 1969, p. Tabela 2.

geralmente começa entre 15 e 30 minutos após a ingestão.³⁴⁹ Os riscos do cobre como utensílio de cozinha já eram relativamente conhecidos no fim do século XVIII. João Manso Pereira, professor de retórica e gramática no Rio de Janeiro e químico autodidata, publicou em 1797, a *Memória sobre a reforma dos alambiques: ou de hum próprio para a distilação das aguas ardentes, oferecida a sua alteza real o Principe do Brasil nosso senhor*, no qual afirmava que

Ainda que a tal [caldeira] de cobre não produza constantemente os mesmos danos em todos os homens, e que muitos, usando delle nas cozinhas, vivão longos annos, Sem que Sintaõ o menor incômodo na Sua Saude, com tudo dahi não Se Segue, que não Seja hum terrível veneno, que tem levado, e leva milhares de homens á Sepultura. Haverá quem não tema o *toxico*, porque elle não fez mal a Mithridates? (...)

Pelo que digo, que a Caldeira deve ser feita de ferro fundido, e tudo o mais de estanho puro, como o de Malaca, ou BoSnia.³⁵⁰

A respeito do trabalho nessas caldeiras de cozinhar, temos informações escassas, mas talvez possamos fazer algumas aproximações indiretas. Principiando pela cena, parece lícito lembrar, que no caso do trabalho em terra, a atividade das caldeiras dos engenhos foi frequentemente descrita como semelhante ao Inferno. O padre Antônio Vieira, no Sermão décimo quarto do Rosário, de 1633, já realizava a analogia, bem como o faria mais tarde o jesuíta André João Antonil, que, em 1711, comparou a casa das fornalhas ao Vesúvio, ao Purgatório e ao Inferno, um verdadeiro “cárcere de fogo e fumo perpétuo”.³⁵¹

Por um lado, a presença da fumaça e do fogo próximos às caldeiras de cozimento dos navios certamente era intensificada pelo uso indiscriminado e, após 1808, ilegal do cobre como material de construção dessas ferramentas. Se tomarmos as descrições de cronistas como John Mawe (1764-1829) acerca do cozimento nas senzalas coloniais, chegaremos à conclusão de que a quantidade de fuligem e fumaça produzida pelos equipamentos culinários utilizados na América lusa era muito grande.³⁵² Por outro lado, o próprio recipiente metálico carregava consigo riscos de trabalho; de acordo com Miller, os caldeirões ferventes e fumegantes eram perigosos nos conveses, por apresentar a possibilidade de queimar as trabalhadoras escravizadas, sobretudo durante a movimentação das ondas.³⁵³

³⁴⁹ ASHISH, Badiye; NEETI, Kapoor; HIMANSHU, Khajuria. “Copper Toxicity: A Comprehensive Study”. *Research Journal of Recent Sciences*. Vol. 2, pp. 58-67, 2012.

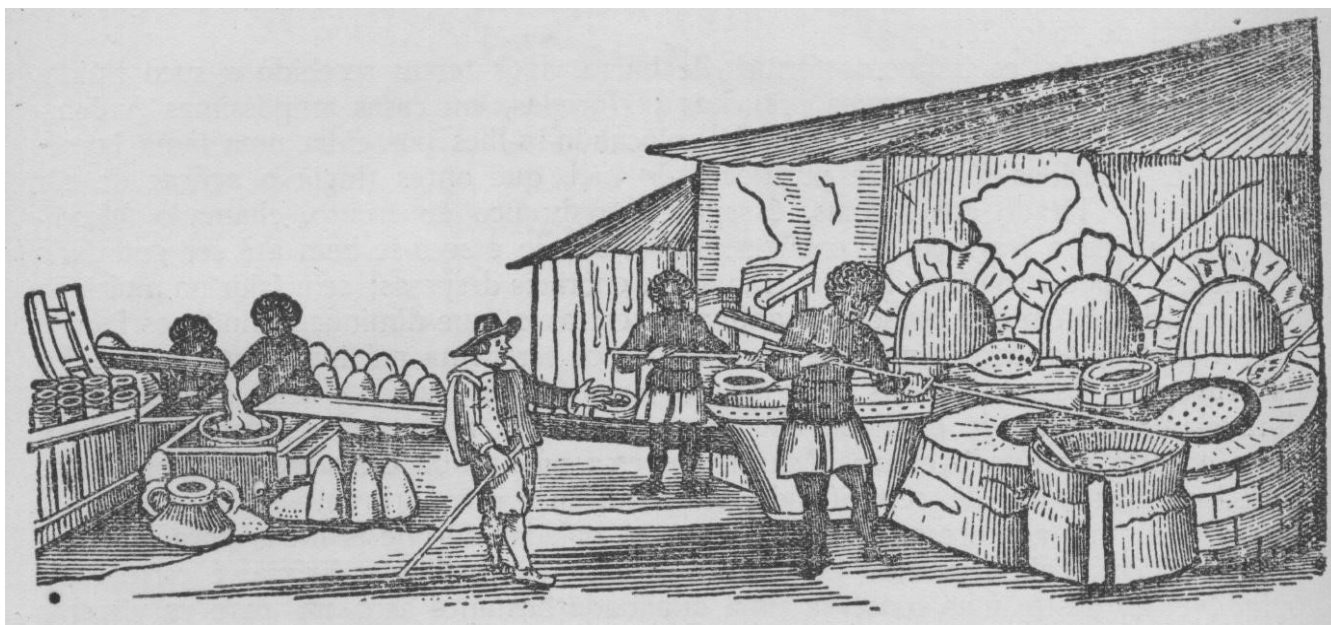
³⁵⁰ PEREIRA, op. cit., pp. 48, 50.

³⁵¹ apud SOUZA, Rafael de Freitas. “O açúcar amargo: Suor, sangue e lágrimas nos engenhos.” *Varia Historia* 39 (2023). pp. 17-20; SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. Vol. 456. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp. 131-132.

³⁵² ALGRANTI, Leila Mezan. Famílias e vida doméstica. In NOVAIS, Fernando A.; MELLO E SOUZA, Laura de (eds.). *História da vida privada no Brasil-Vol 1: Cotidiano e vida privada na América portuguesa*. Vol. 1. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, pp. 99-101.

³⁵³ MILLER, op. cit. p. 413.

Figura 13 - *Fabricação do açúcar e rapadura, 1648*



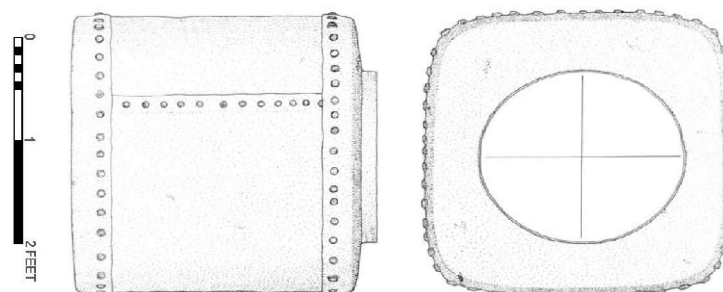
Fonte: PISO, Wilhelm; MARGGRAF, Georg Laet, *Historia naturalis Brasiliae...* Lugdun. Batavorum; Amstelodami: Franciscum Hackium; Lud. Elzevirium; Lud. Elzevirium, 1648. 2 v. em 1.: il. Disponível em <https://www.obrasraras.fiocruz.br/media.details.php?mediaID=35>. Acesso em 26 de Novembro de 2023.

A visualidade de uma caldeira culinária sobrevivente da frota inglesa reforça o argumento do risco de queimaduras por conta da mobilidade do objeto. A tripulação do navio inglês *Henrietta Marie* — encontrado por arqueólogos nas águas entre a Florida e Cuba —, que viajava aproximadamente entre 1697 e 1700, dispunha de um grande vaso metálico de cobre, que viajava provavelmente pendurado por uma corrente sobre a fonte de calor.³⁵⁴ Não apenas a sua suposta suspensão o faria sujeito a traçar um percurso circular durante a movimentação do navio, mas a própria estrutura da peça cristaliza a interpolação de que derramamentos do conteúdo da caldeira eram ativamente evitados. O bocal, mais estreito do que a circunferência máxima do corpo do artefato, pode ser um bom indicativo da preocupação em manter o alimento dentro do recipiente (Figura 14), sobretudo se os compararmos com as caldeiras utilizadas nos engenhos de açúcar. Estas últimas possuíam uma abertura ampla, que formava um ângulo obtuso, tal como se pode observar nas imagens que aparecem na ilustração da “Fabricação do açúcar e rapadura”, no *Historia Naturalis Brasiliae*, de Guilherme Piso, publicado em 1648 (Figura 13). O desenho dos dois equipamentos pode ser interpretado como indicação de suas diferentes condições de uso, ainda que o aquecimento fosse esperado de ambos; trata-se da

³⁵⁴ MOORE, David D.; MALCON, Corey Malcom. "Seventeenth-century vehicle of the Middle Passage: Archaeological and historical investigations on the *Henrietta Marie* shipwreck site." *International Journal of Historical Archaeology* 12 (2008): 20-38, pp. 34-36.

diferença de operação no mar e na terra. Se, portanto, as caldeiras em terra compunham um cenário infernal — adjetivação de peso, feita por colonizadores que percebiam o mundo por meio de um repertório católico — a cozinha do navio, parte do inferno descrito por Castro Alves, parece poder ser concebida como um círculo infernal específico, com seus tormentos particulares. Entretanto, apontar unilateralmente a violência e a tentativa de controle sobre os corpos das mulheres é, de certo modo, reproduzir um limite dos arquivos, que foram construídos para preservar as memórias de nações assentadas sobre os ganhos materiais do tráfico de seres humanos.

Figura 14 - Reprodução da Caldeira de Henrietta Marie, 1723



Fonte: "Cooking Cauldron from the Slave Ship Henrietta Marie", *Slavery Images: A Visual Record of the African Slave Trade and Slave Life in the Early African Diaspora*, accessed November 26, 2023, <http://www.slaveryimages.org/s/slaveryimages/item/2036>

A temporalidade do não-escrito, enquanto dinâmica do possível de acontecer, mas impossível de recontar, é potente em apresentar relações com uma multiplicidade de sentidos, não representada pelos textos coloniais.³⁵⁵ A questão que se impõe é procurar significados socioculturais das dinâmicas alimentares que possam auxiliar-nos a aprofundar a compreensão sobre a possibilidade da partilha de experiências na travessia. Devemos, em primeiro lugar, considerar que, neste fim de século, durante a intensificação da travessia atlântica, mobilizada pelo aquecimento da economia-mundo capitalista, o tráfico feito a partir do Rio de Janeiro — capital do Vice-Reino do Brasil desde 1763 — passava a centrar-se na captura de pessoas da África Centro-Occidental, embarcadas tanto em São Felipe de Benguela, quanto em São Paulo de Luanda. Especificamente, entre 1795 e 1805, cerca de 65.289 pessoas desembarcaram no Sudeste da América lusa vindas de viagens nas quais o principal local de aquisição era Benguela, enquanto cerca de 60.391, desembarcaram vindas de viagens com Luanda como o

³⁵⁵ HARTMANRJ, Saidiya. "Vênus em dois atos." *Revista Eco-Pós* 23.3 (2020): 12-33, pp. 27-28.

principal local de embarque. Juntos, estes contingentes compunham 94,11% do total.³⁵⁶ Destes portos, de seus sertões, hinterlândias e interiores, a maior parte dos cativos trazia seus repertórios culturais, mobilizados para a construção de identidades antes, durante e depois da travessia.³⁵⁷

Em segundo lugar, quanto ao papel do gado na paisagem desta porção da África, o texto “Notícia da Cidade de S. Filippe de Benguella, e dos Costumes dos Gentios Habitantes Daquela Sertão” — escrito pelo coronel português reformado, Paulo Martins Pinheiro de Lacerda, em 1797 — contém importantes informações. Descrevendo a relação dos povos da região com o gado *vacum*, afirmou que suas carnes possuíam significado especial.

Estes negros, creando tanto gado, não comem delle a carne, e só é para o vender, ou ir creando grande numero, em que consiste a sua riqueza, e ostentação ; mas quando qualquer destes ricos morre, então matam todo o gado que elle tem, e o comem de função nos seus gentilicos *funeraes*, e a *memoria* que lhe conservam é porem-lhe em cima da sepultura (que é nos caminhos, e monturos) todas as caveiras dos bois que comeram, bem escarnadas : unicamente com as armações, e com o grande numero, que elles comem, lhe fica levantado um grande mausoleu , ou montão de madeira do ar, como eu vi muitos por todo este sertão de Mundombes.³⁵⁸

Em suma, a carne de vaca parecia criar um elo entre vivos e mortos, através de seu consumo nos ritos dos “funeraes”, produtores de “memoria”. Esta afirmação é reforçada por pesquisas antropológicas conduzidas na região ao sul de Angola, nas quais, por meio das tradições orais, a etnógrafa Salokoski identificou que a carne cumpria função sacrificial nos rituais, pois garantiria a abertura de canais para o mundo espiritual. De fato, sua função tornava a importância do gado equivalente ao valor ritual de seres humanos, de modo que o animal se configurava como o mais valioso sacrifício a ser feito a um espírito ancestral, o que frequentemente ocorria nos ritos de morte.³⁵⁹ Neste sentido, a presença das mulheres e crianças, ao redor das caldeiras dos navios, cozinhando carne bovina, talvez possa ser pensada,

³⁵⁶ Comparem-se os números das viagens. Para Benguela, <https://www.slavevoyages.org/voyages/IXzlNEVn>, para Luanda <https://www.slavevoyages.org/voyages/jPCUQu8i>, para o total <https://www.slavevoyages.org/voyages/A07Aj2bD>.

³⁵⁷ FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (Século XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, 31, pp. 83-126. 2004, p. 90; SILVA, Daniel B. Domingues da. The Supply of Slaves from Luanda, 1768- 1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho. *African Economic History*. V. 38, pp. 53-76, 2010, p. 56; SILVA, The Atlantic Slave Trade from Angola: a Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867. *International Journal of African Historical Studies*. Vol. 46, No. 1, p. 105-122. 2013, p. 113-118; CÂNDIDO, Mariana. *An African slaving port and the Atlantic world: Benguela and its hinterland*. No. 124. Cambridge University Press, 2013, pp. 144-147.

³⁵⁸ LACERDA, Paulo Martins Pinheiro de. “Notícia da cidade de São Filippe de Benguella e dos costumes dos gentios habitantes daquele sertão” (10 November 1797), *Annaes Marítimos e Coloneaes*, 5ª série, Lisboa: Imprensa Nacional, pp. 486-491, 1845. p. 487, grifo meu.

³⁵⁹ SALOKOSKI, Märta. *How Kings are Made – How Kingship Changes: A Study of Rituals and Ritual Change in Pre-Colonial Owamboland, Namibia* (Helsinki: University of Helsinki, 2006), pp. 73; 157-158.

simultaneamente ao que já apresentamos, a partir da chave do luto; um elo entre aqueles que partiam e suas linhagens. Tais construções de parentesco, as *linhagens*, eram a compreensão da família como uma constelação de pessoas ligadas cosmologicamente por terem origem em ancestrais comuns, que através de determinados rituais manteriam contato, estivessem no reino dos mortos ou dos vivos. Tratava-se, em suma, de uma formação memorial de identidade coletiva que transcendia a presença física dos sujeitos.³⁶⁰

Robert Slenes, ao estudar as relações familiares de escravizados no Sudeste brasileiro, no século XIX, a partir de sua demografia, traçou percursos culturais prováveis e concluiu que na chama dos fogos de cozinhar de suas casas a linhagem se perpetuava.³⁶¹ A partir da apreciação do significado simbólico do fogo para as sociedades Mbundo, principal tronco linguístico da África Centro-Occidental, o historiador percebeu que a presença constante do fogo e a luta dos escravizados pelo direito de mantê-lo aceso estavam ligados aos rituais de morte, que garantiam uma viagem segura ao mundo dos mortos, pois evitavam a agonia da alma e, nas casas, possibilitavam a continuidade da presença e proteção metafísicas dos antepassados.

Recentemente, a conexão entre a queima do fogo e o consumo da carne bovina na constituição da linhagem nas unidades políticas da região foi reafirmada pela antropologia. Nas comunidades da porção sul da África Centro-Occidental, o fogo possuía um caráter sagrado que, pela figura da chama que não se apaga, mantinha o passado, legitimador do poder dos soberanos, ativo no presente. “Se o gado servia de elo para o reino sobrenatural, este também era o caso do fogo naquela região”.³⁶² Por sua vez, Slenes, em contraposição à afirmação do cronista francês Charles Ribeyrolles — que afirmava a inexistência da família escravizada, apontando a ausência de flores como evidência — nomeou a rede de identidades e memórias formadas através da reunião em torno do fogo das senzalas de flor, percebendo, sensivelmente, o espaço de sociabilidade que poderia se formar no local sacralizado pelo fogo, fruto de uma reconstrução diaspórica feita a partir da riqueza cultural africana. Neste sentido, as chamas de cozimento, poderiam ter, aos olhos das escravizadas do interior da África Centro-Occidental, um significado profundo de conexão com sua linhagem. Disto resulta a centralidade transmissão de tradições culinárias, tais como Mendes havia observado sobre o tráfico

[Jamalá] EScolheo de entre as eScravas, convocando até algumas ladinhas, que enSinaSSen as buçaes, as que eraõ mais capazes de fazer, e de temperar a comida mais

³⁶⁰ SLENES, Robert W. *Na senzala, uma flor* – Esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX. 2ª ed. corrig. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011 [1999], pp. 151-157.

³⁶¹ Ibidem, pp. 246-256,

³⁶² SALOKOSKI, op. Cit. p. 160, tradução nossa.

própria, e mais accommodada ao paladar della, e temperada ao uSo do Seu paiz. (...) Quando pela primeira vez a eScravatura provou deSte genero de comida aSSim temperada, e amoldada ao Seu paladar, confeSSa fidedignamente, que lhe batêrão palmas.³⁶³

Apesar do aparente paradoxo, o fogo enquanto elemento de resistência e partilha simbólica e a cozinha do navio enquanto espaço de perigo, penso ser possível esboçarmos uma unidade contraditória na cena dos tumbeiros. O inferno da fumaça, do fogo, do abuso, da separação, era enfrentado, por meio da possibilidade de recolocar em questão o significado da morte, da perda e do luto, através dos símbolos rituais da chama e da carne. O ato de cozinhar poderia ainda ressignificar um alimento hipersalgado, como o charque. Afinal de contas, o sal, no período colonial, era parte do batismo dos cristãos, apesar de ser pouco utilizado na África Centro-Occidental. Seu consumo excessivo era, inclusive, uma possibilidade de agressão espiritual para os povos da região. Logo, é possível pensar o reordenamento culinário feito pelas mulheres como uma nova face para este alimento, que, se por um lado, aproximava-se do universo ritual dos sequestradores com a salga, por outro, poderia ser inserido na cosmologia dos escravizados por meio dos rituais apropriados.³⁶⁴

Não surpreende que os cativos o preferissem “temperado ao uso de seu país”, modo de fazer ensinado pelas “ladinas” às escravizadas “boçais”.³⁶⁵ Tais práticas apresentam-se como tecnologias alimentares que – uma vez desenvolvidas no seio das comunidades africanas, a partir de suas múltiplas apropriações de reconfigurações de saberes — resultaram em uma forma de cozinhar, que acabou sofrendo uma apropriação capitalista: tornaram-se parte do processo de mercantilização de seus próprios detentores. Eram modos de fazer culinário da carne que — por serem próximos dos usos africanos — provavelmente envolviam a utilização da pimenta malagueta para a formação de um molho no qual a carne seria embebida. Nas palavras de Mendes, “paSSaõ os Pretos a temperar hum molho muito salgado, e ardente pela muita malagueta, que moem, no qual vão molhando aos poucos a carne”.³⁶⁶

Tal forma de cozinhar, ainda que desenvolvida em África, já era resultado da formação do mundo atlântico. A pimenta malagueta, do gênero *Capsicum*, é originária das Américas e foi domesticada pelos povos ameríndios por volta do ano 900 antes da Era Comum. A partir da América do Sul, ela se espalhou para a América Central, onde era consumida seca,

³⁶³ MENDES, op. Cit., p. 54-55.

³⁶⁴ SLENES, op. Cit. pp, 197-199; FRANCO R., CAMPOS, A. A. “Notas sobre os significados religiosos do Batismo”. *Varia História*. 2004 Jan 31, pp. 26-27.

³⁶⁵ MENDES, op. Cit., pp. 54-55.

³⁶⁶ *Ibidem*, p. 17

acompanhada de farinha de mandioca, peixes e frutos do mar.³⁶⁷ Apenas após 1492, ela foi levada para o Velho Mundo pela ação dos invasores europeus, pelas mãos de Cristóvão Colombo. Apesar de seu cultivo ter sido combatido pela Coroa portuguesa durante o século XVI, pelo risco que representava ao monopólio do comércio da pimenta do reino, ela rapidamente se difundiu e foi recebida calorosamente pelos portugueses.³⁶⁸ William Beckford, um jovem aristocrata britânico, descreveu os hábitos alimentares portugueses e sua dificuldade em acostumar-se a eles, em 1787, durante seu autoexílio no Continente Europeu.

Seus vegetais, seu arroz, suas aves, são todos cozidos em uma essência de presunto, e tão fortemente temperados com pimenta e especiarias, que uma colher de ervilhas, ou um quarto de cebola é suficiente para colocar fogo na boca de alguém.³⁶⁹

Entre 1492 e 1609, ela foi levada para a África, quando transformou a culinária da região da atual Tunísia.³⁷⁰ Esta planta foi cultivada e transportada através da América pelos habitantes nativos, apropriada pelos europeus, carregada para a África a partir dos contatos comerciais. Em África, ela tornou-se o substrato da criação de uma tecnologia alimentar, mais tarde incorporada ao tráfico transatlântico de escravizados. Estamos falando, portanto, de uma tecnologia botânica, agroflorestal e culinária, um exemplo muito nítido do Intercâmbio Colombiano, o processo de transmigração de espécies de plantas e animais que transformou as paisagens do mundo a partir de 1492 e durante a subsequente invasão da América.

Quanto à separação semântica entre *ladinas* e *boçais* na descrição de Mendes, ela aponta uma diversidade de interações com os luso-brasileiros e luso-africanos, constituinte de um espaço no qual mulheres com maior inserção cultural no universo colonial poderiam partilhar suas experiências pregressas e apresentar narrativas e descrições sobre as paisagens da América. O trabalho não pago da cozinha sobrepunha-se ao trabalho não pago da instrução; seja nas artes culinárias, seja na língua do invasor, seja sobre os hábitos da América. Lembremos que a descrição dos brancos como canibais era frequente entre os povos do continente africano no

³⁶⁷ HALIKOWSKI SMITH, Stefan. “In the shadow of a pepper-centric history: Understanding the global diffusion of capsicums in the sixteenth and seventeenth centuries”. *Journal of Ethnopharmacology*, 167, pp. 64-77, 2014, pp. 65-67, 72.

³⁶⁸ Idem. Em português ela recebeu o nome de malagueta a partir da proximidade de seu sabor com a pimenta *melegueta* (*Aframoma roscoe*), o que causa algumas confusões e deve suscitar o cuidado na avaliação de documentos de época. No caso da pimenta descrita por Mendes, a probabilidade de se tratar da *Capsicum* é muito alta por ele a descrever como “encarnada”, o que significa “cor de carne, vermelho como a carne viva”, segundo o dicionário Bluetau. Cf., MENDES, op. Cit. p. 8; SILVA; BLUETAU, op. Cit., p. 680.

³⁶⁹ “Their vegetables, their rice, their poultry, are all stewed in the essence of ham, and so strongly seasoned with pepper and spices, that a spoonful of peas, or a quarter of an onion, is sufficient to set one's mouth in a flame”. BECKFORD, William. *Italy: with sketches of Spain and Portugal*. Londo: Samuel Bentley, Vol. II, 1834 p. 233, tradução nossa.

³⁷⁰ HALIKOWSKI SMITH, op. cit., p. 72

século XVIII. O embarque era associado ao medo de ser devorado por aqueles homens que não cansavam de comprar gente. À beira do fogo, as mulheres que falavam português talvez pudessem dar a suas companheiras de cativeiro algumas informações sobre os campos de açúcar, o pasto do gado, os mercados dos portos, os quilombos, os engenhos e as lavouras de café. As crianças talvez pudessem ser avisadas que os brancos não comeriam suas carnes, ao menos não literalmente.³⁷¹

Em conclusão, uma frágil e fugaz trama de solidariedade, ao redor do fogo da viagem, talvez pudesse ser tecida por essas mulheres, que reproduziam a vida ao preparar o alimento para a sua nutrição e que reproduziam a cultura ao transmitir e reinventar as tradições funerárias e alimentares de que eram herdeiras. Em meio ao inferno, talvez sua força pudesse fazer nascer uma flor.³⁷²

2.4 Viver e morrer no Atlântico: mortalidade no tráfico de escravizados, 1780-1815

Na América portuguesa, desde 1750, se verificava uma expansão da produção de mercadorias agrárias através da exploração da mão-de-obra escravizada. Se, por um lado, a depressão das exportações de ouro das Minas Gerais se arrastava entre 1750 e 1780, por outro, esta tensão das dinâmicas extrativas era revertida por uma revigoração das práticas agro-exportadoras, em especial a produção de açúcar na Bahia e no Rio de Janeiro e do algodão em Pernambuco.³⁷³

Acompanhando a intensificação dos ritmos da produção, dada a demanda fabril pelas fibras vegetais e pelos estimulantes, as zonas escravistas do Atlântico se reordenavam em direção à produção de *commodities* para abastecer o mercado capitalista em expansão. Isso, em termos de capital-trabalho, significava uma demanda intensa e renovada no tráfico de seres humanos para as áreas de cultivo nas Américas. Na lógica de mercado, um intenso crescimento do preço das pessoas escravizadas estimulava os escravistas a embarcar cada vez mais pessoas para saciar as *plantations* e os circuitos produtivos que se desenvolviam em sua órbita. A questão é que a oferta, pressionada pela resistência dos povos em África e pela crescente disputa abolicionista que se projetava sobre debate público, não acompanhava precisamente a demanda, divergência que elevou os preços mais do que o volume de pessoas desembarcadas.³⁷⁴

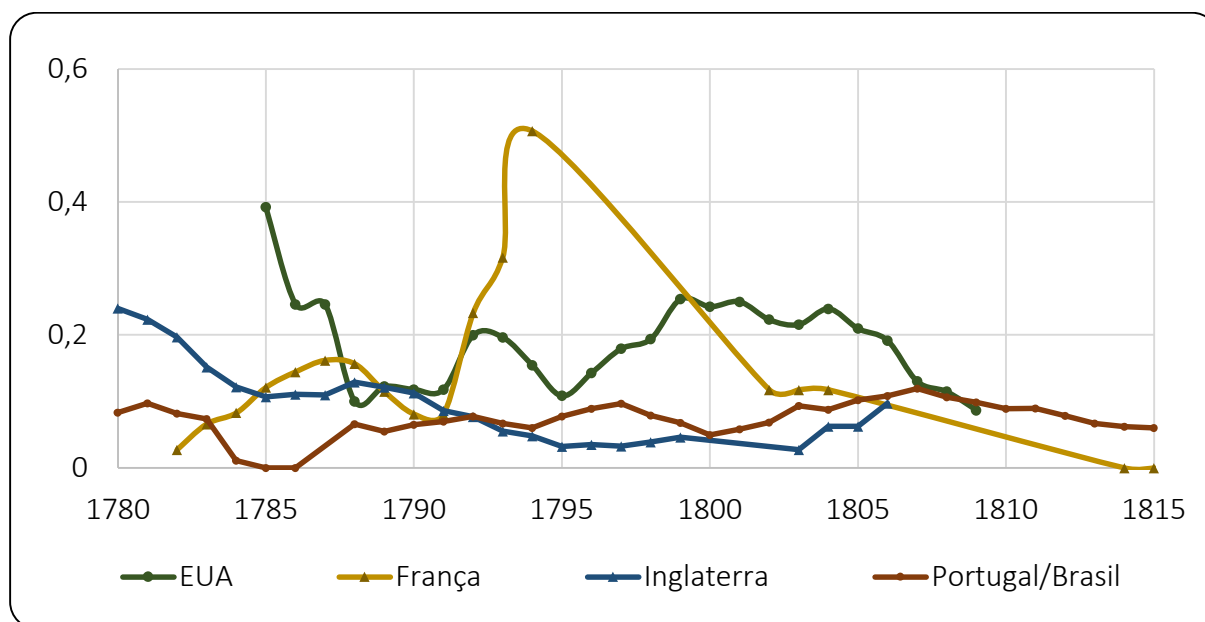
³⁷¹ PIERSEN, William D. "White Cannibals, Black Martyrs: Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide among Slaves, ". *Journal of Negro History*, 62 (1977): 147-59.

³⁷² A intencionalidade da preservação da memória utilizando-se do significado dos alimentos não é novidade. Judith Carney, estudando a tradição oral de comunidades do Maranhão, reconstituiu a travessia dos grãos de arroz, trazidos de África pelas cativas em seus cabelos. As sementes, além da proximidade cultural com o repertório alimentar, possibilitavam uma conexão material e espiritual com o solo e a terra de origem.

³⁷³ CARRARA et al, 2023.

³⁷⁴ MILLER, J. C. "Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830." In: LOVEJOY, Paul Ellsworth,

Gráfico 19 - Médias anuais de perdas percentuais em trânsito na travessia atlântica por bandeira (1780-1815)



Fonte: Elaborado pelo autor. <https://www.slavevoyages.org/voyages/JH0Ia4rN>.

Entre os traficantes, os luso-brasileiros e portugueses encontravam uma posição destacada, seguidos de perto pelos ingleses. Entre 1780 e 1815, 1.037.004 pessoas foram embarcadas em viagens de bandeira luso-brasileira, 944.032 de bandeira inglesa, 351.068 francesa e 148.220 estadunidense. Juntas, estas expedições embarcaram 94,25% do total dos 2.631.506 escravizados atlânticos do período. Facilmente, se observa que a competição mais acirrada em proporção se centrava entre os traficantes luso-brasileiros e ingleses, ao menos até a primeira década do século XIX.³⁷⁵ Nesta conjuntura de procura de ganhos e concorrência interimperial, a questão central da mortalidade a bordo ganhava tons mais graves, em consonância com as preocupações esboçadas por críticos deste comércio. De modo geral, o tráfico escravista possuía taxas de mortalidade mais altas do que as demais formas de migração, forçadas ou não, bem como taxas superiores à mortalidade em terra, seja fixa ou em deslocamento.³⁷⁶ Não é de se espantar, afinal o tratamento desumanizante e violento, a falta e a

(ed.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. African Studies Program, University of Wisconsin-Madison, p. 43-77, 1986, pp. 43, 51-53; ELTIS, D.; RICHARDSON, D. "Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865." *Topoi (Rio de Janeiro)* 4 (2003): 9-46, pp. 19-21.

³⁷⁵ <https://www.slavevoyages.org/voyages/JH0Ia4rN>.

³⁷⁶ KLEIN, Herbert S. et al. "Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective". *The William and Mary Quarterly*, Third Series, Vol. 58, No. 1, New Perspectives on the Transatlantic Slave Trade (Jan., 2001), pp. 93-118, p. 100.

má qualidade de suprimentos, frequentemente apodrecidos, e uma maior densidade de pessoas por metro cúbico de navio tornavam o cenário desolador.

Os traficantes luso-brasileiros responderam à tendência dos preços com uma estratégia cruel: embarcavam pessoas mais jovens e debilitadas de saúde, o que resultou no aumento da frequência de casos de epidemias nos navios. Este movimento acabava por sobrevalorizar a recuperação dos escravizados, colocando mais pressão sobre o trabalho das mulheres a bordo, cujas mãos transformavam as carcaças animais em alimento.³⁷⁷ Curiosamente, como se observa no Gráfico 19, entre os traficantes ingleses, franceses e, mais tarde, estadunidenses, as perdas de vidas em trânsito, apresentaram tendências conjunturais de queda. As explicações mais comuns estão centradas no ganho imunológico do contato prolongado forçado ocasionado pela colonização, melhoria pontuais de infra-estruturais em alguns reinos africanos, introdução de novos tipos de navios, tais como o Bergantim, tecnologias navais de captação de água da chuva e o revestimento dos cascos com cobre.³⁷⁸ Entretanto, alguns fatores específicos, ao menos para o caso dos ingleses, principais concorrentes dos luso-brasileiros em termos quantitativos, devem ser considerados.

O primeiro deles é a expertise no trato com os africanos. O comércio com as lideranças políticas exigia um conhecimento, ou ao menos uma noção, das práticas ritualísticas de comércio. Os sobas e demais autoridades em África, quando possível, davam aos negócios o tempo cosmológico de suas vivências espirituais, seja por convicção, seja porque assim poderiam impor – dentro dos limites da diplomacia – barreiras aos europeus que quisessem adentrar em seus territórios. Uma compreensão relativa dos rituais e das demandas africanas, poderia garantir um menor tempo de trânsito na costa, o que, de maneira geral, acabava por reduzir a mortalidade. Um menor tempo de estadia acentuava para o caso britânico desde 1790, tanto em termos de sua especialização no comércio, afinal era a bandeira de boa parte das negociações, quanto no que diz respeito à quantidade de pessoas embarcadas. Uma vez que passaram a embarcar um menor número de pessoas, o tempo na costa diminuía, o que, por sua vez, ocasionava uma queda na taxa de mortalidade.³⁷⁹

Porém, não era apenas o tempo até a partida que acabava por aumentar a mortalidade. Ferimentos, doenças e desnutrição causados pelo sequestro e pela marcha forçada em África

³⁷⁷ MILLER, op. cit, p. 62.

³⁷⁸ HAINES, Robin; SHLOMOWITZ, Ralph. “Explaining the Mortality Decline in the Eighteenth-Century British Slave Trade”. *The Economic History Review*, May, 2000, New Series, Vol. 53, No. 2 (May, 2000), pp. 262-283, pp. 262-263.

³⁷⁹ Ibidem, p. 264; THORNTON, John Kelly, *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, pp. 99-103.

poderiam ser causas importantes de mortes nos navios, já que estas poderiam ocorrer semanas ou meses mais tarde, tal como o tempo de espera nos barracões era um fator que produzia seus próprios sofrimentos, como os castigos físicos, privação de sono, alimentos, abusos sexuais, etc. Na realidade, o tempo de viagem até a costa, frequentemente durava mais do que a travessia atlântica.³⁸⁰ A alimentação no percurso também era um campo de disputas: uma das estratégias dos cativos era a recusa a comer, a fim de provocar a própria morte e evitar a conversão de si em mercadoria. A falta de apetite também poderia ser ocasionada pelo estado de apatia causado pela desnutrição.³⁸¹ Variações nos conflitos de captura eram mais uma variável da mortalidade. As formas da guerra, com armas de fogo, lanças, azagaias ou ainda capturas furtivas tinham pesos diferentes sobre a saúde dessas pessoas. E ainda a carestia de alimentos no continente africano, correlacionada com a desestruturação das cadeias produtivas decorrente dos conflitos com os escravistas, poderia ser um fator importante para que ao chegar à costa os escravizados já se encontrassem em uma situação de fragilidade.³⁸²

As condições não afetavam apenas os escravizados. As tripulações dos tumbeiros também morriam com mais frequência do que as de navios utilizados em outros tratos mercantis. As doenças a bordo, apesar de os afetarem com menor intensidade do que aos escravizados, certamente colocavam em risco sua vida, sobretudo quando consideramos aqueles de menor status na hierarquia a bordo, que recebiam alimentos em menor quantidade e de menor qualidade do que os oficiais, a depender de sua posição.³⁸³ Ainda assim, o percentual de perdas em trânsito das tripulações escravistas inglesas também baixou ao longo do século XVIII; de 20% entre 1711 e 1770, para 14% entre 1771 e 1793.³⁸⁴

Toda essa gama de fatores, entretanto, não pode evitar o elemento comparativo. Os casos inglês e luso-brasileiro são evidentemente os que apresentam menor variação; não se trata de uma surpresa, é sabido que diferentes viagens — mesmo partindo do mesmo porto e sob a mesma bandeira — tinham resultados muitíssimo diferentes, com mortalidades bastante distintas. O menor número de viagens de franceses e estadunidenses explica, em boa medida, a maior dispersão apresentada no Gráfico 19. No entanto, comparando as bandeiras mais

³⁸⁰ KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley L. "Long-term trends in African mortality in the transatlantic slave trade". *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies*, 18:1, 36-48, 2008, p. 38.

³⁸¹ MILLER, 1988, op. cit. 426.

³⁸² MANNING, Patrick. *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, pp. 56-59, KLEIN et al, op. cit. p. 95; CÂNDIDO, op. cit. pp. 76-78.

³⁸³ KLEIN et al., op. cit. p. 105 ; RODRIGUES, op. cit., 92-93; BLACKBURN, Robin. *The making of new world slavery: From the baroque to the modern, 1492-1800*. Verso, 1997, pp. 392-393.

³⁸⁴ BEHRENDT, Stephen D. "Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century." *Slavery and Abolition* 18.1 (1997): 49-71, p. 52.

frequentes não podemos deixar de notar que a tendência luso-brasileira não apresenta queda e, mais ainda, possui menor amplitude, e, em sua estabilidade, possui uma levíssima tendência de crescimento. Tentaremos compreender melhor o que poderia ter dificultado que a curva luso-brasileira acompanhasse a queda das demais. Antes, entretanto, lançaremos o olhar brevemente as causas da queda inglesa, afinal, ainda que franceses e estadunidenses tenham reduzido a mortalidade, não o fizeram com a intensidade dos ingleses.³⁸⁵

Um primeiro marco a ser destacado é o Ato Dolben, de 1788, que tratava da obrigatoriedade da presença de cirurgiões nos navios britânicos, prática que já era relativamente comum antes da regulação. No fim do século XVIII, a vacinação contra a varíola antes do embarque, por exemplo, tornou-se uma prática cada vez mais comum entre traficantes ingleses.³⁸⁶ A formalidade, contudo, introduziu bônus para capitães e médicos que aportassem com registros de baixa mortalidade: seriam pagos prêmios em dinheiro para viagens com porcentagens de perdas menores do que 3%. Ora, não é difícil concluir que parte dos dados apresentados correspondia, ao menos em parte, à tentativa dos traficantes em fraudar as contagens para obter ganhos financeiros. Portanto, a efetividade dessas medidas é, sem surpresa, debatível.³⁸⁷ Ainda assim, considerando o interesse dos escravistas no sucesso mercantil das empreitadas, também era lucrativo manter os cativos vivos.

Nesta ordem de ideias, se explica a aplicação das técnicas de restauração da saúde ao tráfico. Se novidades organizacionais e novas práticas de cura foram aplicadas sob o cuidado intenso dos *doctors* e dos *surgeons*, é possível e necessário lê-las na chave da realização do valor³⁸⁸. É sob esse prisma, que, na segunda metade do século XVIII, a suposta eficácia dos homens que praticavam as artes de cura, progressivamente convertidas em ciências médicas, entra em sincronia e reciprocidade produtiva com a acumulação de capitais escravistas. Afinal de contas, conhecimentos sobre como manter humanos vivos em situações adversas já eram testados na Inglaterra, em prisões e serviços hospitalares.³⁸⁹ No fim do século a possibilidade de permanência no mar para navios da frota britânica passou de seis semanas a seis meses, por conta das melhorias na dieta e medicina a bordo, o que provavelmente explica a queda no trato escravista.³⁹⁰

Os procedimentos introduzidos por essas autoridades, com o aval dos capitães, eram

³⁸⁵ KLEIN; ENGERMAN, op. cit, p. 43.

³⁸⁶ BLACKBURN, op. cit., p. 392-393.

³⁸⁷ KLEIN et al, op. cit, p. 104.

³⁸⁸ KLEIN; ENGERMAN, op. cit, p. 44.

³⁸⁹ HAINES; SHLOMOWITZ, op. cit, p. 280.

³⁹⁰ BLACKBURN, op. cit., p. 392-393.

causas relevantes da redução da mortalidade. Não se tratavam de abstrações teóricas, mas de saberes muito práticos: isolamento e supervisão de doentes, racionamento adequado de comida e água fresca, limpeza diária, secagem, construção de espaços para evacuação de excrementos, exercícios físicos, uso de incensos e melhor ventilação.³⁹¹ Falas de capitães e cirurgiões no Parlamento sugerem que essas atividades eram rotineiras e que apresentavam relação direta com a sobrevivência. A argumentação é reforçada pela demonstração empírica de Behrendt, que encontrou uma correlação negativa entre a mortalidade e a presença de cirurgiões nos navios ingleses entre 1790 e 1797. Por fim, é importante lembrar que as instruções das autoridades médicas não eram apenas escritas, mas também lidas. Os autores citados também procuraram demonstrar, por meio do caminho de referências e citações que os escritos do período circularam e perpetuaram uma certa noção de higiene, ligada à ordem do discurso médico, partilhada, mais tarde, por reformadores do período vitoriano.³⁹²

A relevância das técnicas sanitárias é reforçada pelo consenso que aponta que a duração das viagens não era um fator que ampliava diretamente as taxas de mortalidade³⁹³. Em suma, a frequência de morte se reduzia com o passar da viagem, de modo que a taxa de mortalidade era menor em viagens mais longas, mas não porque os escravistas tratassem os escravizados com menos violência, e sim porque intencionalmente tentavam mantê-los vivos e um maior tempo de travessia tornava possível um maior tempo de alimentação e cuidados, geralmente superiores aos dos barracões. Este ponto se mantém para a relação entre a duração das viagens e a mortalidade tanto dos escravizados, quanto da tripulação, ou seja, a queda no tempo de viagem não é fator suficiente para explicar a redução em nenhum dos casos, uma vez que outras variáveis, tais como os portos de partida, se mostram mais relevantes e que as evidências estatísticas não corroboram a correlação entre altas taxas de mortalidade e longas viagens, com a exceção de viagens particularmente extensas.³⁹⁴

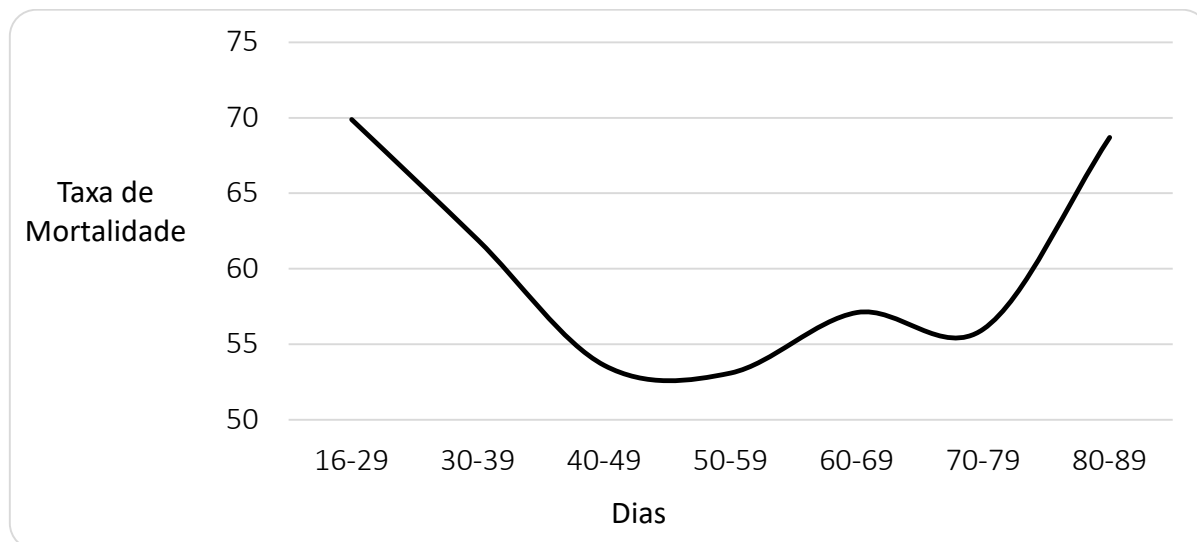
³⁹¹ Ibidem, p. 272.

³⁹² Ibid. p. 275-277.

³⁹³ Uma explicação é necessária; existe uma diferença crucial entre a taxa de mortalidade e a porcentagem de “perdas em trânsito”: a divisão por tempo. “Perdas em trânsito” refere-se ao número de pessoas embarcadas, menos o número de pessoas desembarcadas, apresentado como uma porcentagem do número de pessoas embarcadas. Trata-se fundamentalmente, de uma constatação, por viagem, de uma perda total. A taxa de mortalidade, por outro lado, refere-se ao número de pessoas embarcadas, menos o número de pessoas desembarcadas, dividido pelo tempo de viagem e pelo número de pessoas embarcadas, apresentado, por questões de convenção, como uma proporção por mil pessoas, por mês. A confusão entre as duas métricas, levou, durante certo tempo, à conclusão equivocada de que conforme a viagem se estendia ao longo do tempo, a taxa de mortalidade aumentava. Em realidade, quando a viagem durava mais dias, o número absoluto e relativo de mortos aumentava, o que não é o mesmo que dizer que a *frequência* com que as mortes ocorriam aumentava. Esta última métrica é o que significa uma taxa, quantificação que exige a observação através de certo tempo. Para a argumentação incorreta, cf. MANOLO, op. Cit., 140-150. Para a crítica a este tipo de argumentação cf. MILLER, op. Cit., 389-393.

³⁹⁴ KLEIN et al, op. cit, pp. 95, 100; KLEIN; ENGERMAN, op. cit, p. 43; BEHRENDT, op. cit, p. 52

Gráfico 20 - Taxa média de mortalidade de escravizados por mil, por mês e por duração de viagem (1676-1850)



Fonte: Elaborado pelo autor. Klein, Herbert S., et al. "Transoceanic mortality: the slave trade in comparative perspective." *The William and Mary Quarterly* 58.1 (2001): 93-118., p. 114.³⁹⁵

Observemos o Gráfico 20. O formato de U é facilmente discernível para o intervalo entre 16 e 89 dias, tempo comum nas viagens entre Brasil e Angola, o que reforça a argumentação de que “Restrições na quantidade de comida e água possíveis de ser carregada a bordo significava que viagens particularmente longas poderiam criar grandes problemas”.³⁹⁶ Neste sentido, os períodos de partida eram particularmente críticos e conforme passava o tempo, a frequência de mortes diminuía até atingir o mínimo, entre 50 e 59 dias, para a partir de então tornar a crescer. Ou seja, por um lado, os escravistas provavelmente estavam melhor preparados para viagens de curso intermediário, nas quais teriam tempo para forçar a aplicação de técnicas de recuperação sobre os cativos. Por outro lado, as viagens muitíssimo longas eram perigosas, pois desafiavam o cálculo ganancioso da alocação de suprimentos.³⁹⁷

Ora, a queda na frequência de mortes conforme a viagem transcorria aponta a centralidade do trabalho de manutenção da vida nos tumbeiros. Tal observação, apesar de

³⁹⁵ Uma questão metodológica merece ser discutida com mais calma; apesar das supostas “ausência de padrões” e “distribuição aleatória” das mortes ao longo dos dias das viagens afirmadas por Klein, Engerman, Haines e Shlomowitz, em texto conjunto, a Tabela IV do artigo coletivo, utilizada para apresentar os dados de todas as viagens coletadas para o período de 1676 a 1850, produz um gráfico de formato bem definido para o intervalo entre 16 e 89 dias. A variação mais livre torna a ocorrer nas durações que ultrapassam a marca dos 89 dias de viagem, mas — não apenas para os propósitos deste texto, como também de maneira mais geral — tais viagens eram bastante raras. Cf. KLEIN et al, op. cit, p. 100.

³⁹⁶ Idem; tradução livre

³⁹⁷ Tais dados recolocam no centro do debate os argumentos de Miller, em sua afirmação de que este padrão era frequente nas viagens escravistas transatlânticas, particularmente nas luso-brasileiras. Cf. MILLER, Joseph C. "Mortality in the Atlantic slave trade: Statistical evidence on causality." *The Journal of interdisciplinary history* 11.3 (1981): 385-423, pp. 398-399.

contrariar o argumento dos abolicionistas do período, está muito longe de escusar os traficantes; pelo contrário, indica sua rapidez em apropriar-se de técnicas e de práticas que preservassem seus investimentos.³⁹⁸ O fato de que a mortalidade tornava a subir apenas quando transcorridas muitas semanas foi interpretado por Miller como um indicativo de que atrasos eram letais na viagem, pois uma vez esgotados os recursos de comida e água, a morte se apossava dos navios.³⁹⁹ E, mesmo considerando que as mortes por desidratação e desnutrição não compõem a maioria dos registros de óbitos, caso das mortes por moléstias, é necessário realizar algumas observações. Não parece razoável desconectar a morte por adoecimento da problemática do abastecimento, como por vezes foi feito, afinal de contas, a possibilidade de resistência às doenças se encontra diretamente ligada à qualidade da rotina alimentar a bordo. Mais ainda, assumir que os escravizados haviam morrido por falta de alimentos poderia colocar em risco a reputação dos mestres dos navios, afinal de contas, significaria uma má preparação das viagens, o que poderia pesar contra o futuro investimento dos traficantes da costa nas expedições montadas por mestres e capitães de viagens fracassadas por falta de recursos, uma vez que estes últimos eram, em geral, os responsáveis pela compra dos suprimentos. Logo, era do interesse dos capitães não registrar a desnutrição como causa das mortes, o que pode ter levado à subnotificação.⁴⁰⁰

Ou seja, se, por um lado, as doenças eram as causas ruidosas das mortes no mar, os fatores silenciosos da má alimentação e do mau armazenamento de água potável eram, no reverso da medalha, parte do emaranhado das causas da fragilidade da saúde daqueles que sucumbiam às moléstias.⁴⁰¹ Portanto, se é necessário considerar os fatores de mais larga duração — tais como as doenças trazidas da costa, produto de um cativeiro cruel nos barracões de Luanda e Benguela —, é certo que um abastecimento insuficiente dentro das embarcações acabaria por facilitar a instalação mais generalizada de tais contaminações. Afinal, se uma única pessoa poderia carregar consigo algum agente patogênico, a condição sistemática da má alimentação criava um ambiente favorável para a reprodução de microrganismos, transformando uma situação relativamente pontual em um cenário de maior amplitude entre os cativos.⁴⁰²

O objetivo da exposição destes argumentos é duplo: primeiro, complexificar a mera

³⁹⁸ SMALLWOOD, op. cit, pp. 35-36.

³⁹⁹ MILLER, op. cit. p. 388.

⁴⁰⁰ KLEIN et al, op. cit. p. 103.

⁴⁰¹ RILEY, James C. "Mortality on Long-Distance Voyages in the Eighteenth Century. *The Journal of Economic History* 41.3 (1981): 651-656, pp. 652-653; MILLER, 1988, op. cit. p. 428.

⁴⁰² Ibidem, p. 438; BLACKBURN, op. cit., pp. 392-393.

constatação de que crises alimentares não eram as causas escritas da maioria das mortes; segundo, reafirmar que, se havia queda na mortalidade depois das primeiras semanas, isto apenas era possível se um sistema bem estruturado de circulação das mercadorias alimentares fosse colocado em operação. Não se trata de dizer que o alimento era a causa suficiente da queda das taxas de mortalidade, mas apontar que era uma causa absolutamente necessária. E, considerando o trabalho feminino escravizado do preparo da carne, se esta era uma das principais fontes de nutrientes, aquele era o trabalho que possibilitava essa dinâmica. Em conclusão, a circulação e consumo das mercadorias eram as condições de realização da reprodução do sistema escravista de modo mais amplo.

A chegada de carnes no porto do Rio de Janeiro, em fins do século XVIII, reforça a argumentação desenvolvida até aqui. Observando atentamente as curvas dos Gráficos 21 e 22, não é difícil observar a relação inversa estabelecida entre a chegada das carnes e a taxa de mortalidade no tráfico.⁴⁰³ Nas duas décadas que compõem a série, os períodos que possibilitavam aos traficantes ampliar as margens de lucro eram síncronos aos momentos de importação das carnes produzidas por pessoas escravizadas na fronteira sul da América portuguesa. A maior quantidade de carne presente no porto do Rio de Janeiro e nas lojas da cidade acabava por baratear os custos de embarque das toneladas de charque que comporiam a dieta alimentar dos cativos. Quando a carne se tornava escassa nos armazéns, seu preço se tornava uma barreira à compra e a desnutrição tornava a tomar vidas na travessia. Ao fim e ao cabo, a mortalidade das pessoas embarcadas em Angola parece ser inferior à das pessoas embarcadas na África Ocidental, o que sugere um melhor sistema de abastecimento.⁴⁰⁴ Um tal sistema era operacionalizado com carnes mais abundantes e baratas, visto a intenção de reduzir custos.

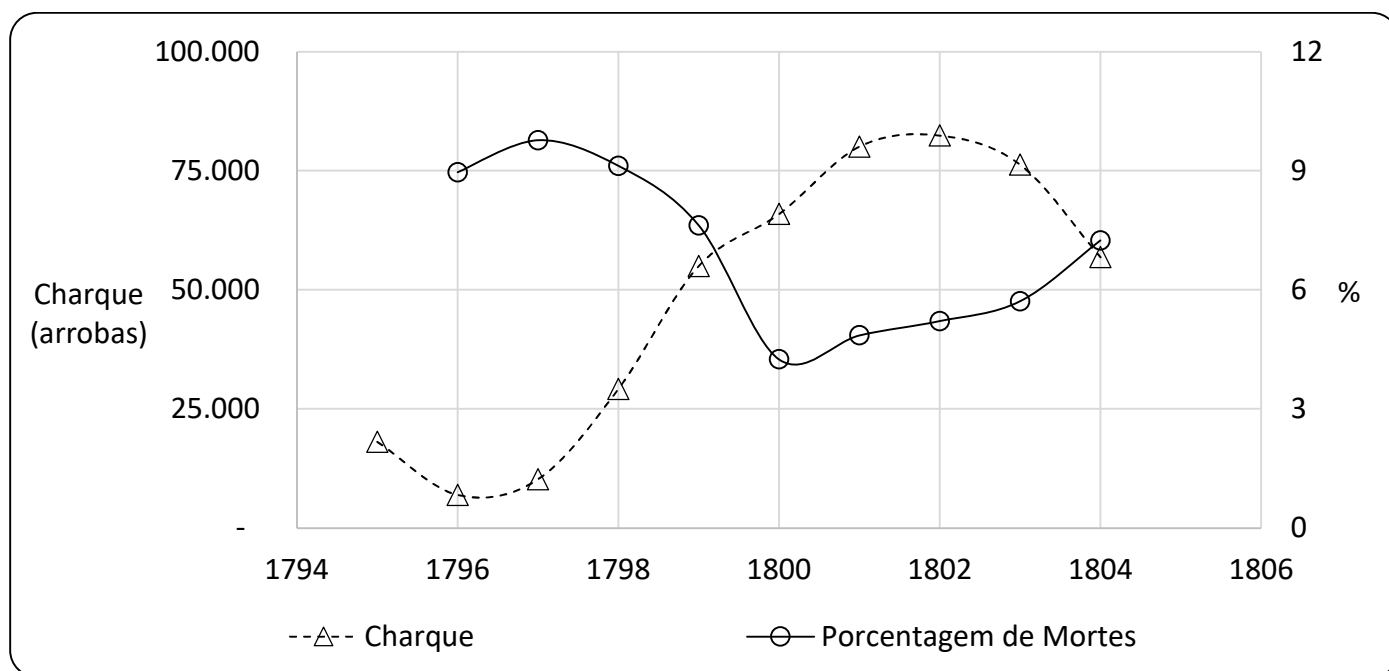
Evidentemente, os eventos históricos e rompantes devem ter seu próprio peso explicativo. Por exemplo, entre 1803 e 1808, a chegada de charque no porto do Rio de Janeiro se encontrou prejudicada. Ora, isto se deve em grande medida aos conflitos marítimos das Guerras Napoleônicas, afinal os navios mercantes tornaram-se presas fáceis, o que desestimulava o investimento nas expedições de comércio de cabotagem, ou seja, de navegação costeira. Essas mesmas batalhas aumentavam a mortalidade dos escravizados no mar, uma vez que seus navios poderiam ser afundados de maneira intencional ou não. A guerra colocava em risco a sobrevivência das pessoas de duas formas: reduzindo a possibilidade de embarcar

⁴⁰³ Os coeficientes de correlação são respectivamente -0,798 e -0,795.

⁴⁰⁴ BLACKBURN, op. cit., p. 392-393

alimentos e aumentando o nível de conflitos armados no mar, o que poderia resultar na morte dos cativos. Ou seja, o próprio funcionamento do porto e da possibilidade do comércio eram fatores de sincronia dos fluxos apresentados.

Gráfico 21 - Importação de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro e mortalidade do tráfico fluminense de escravizados (1795-1802), médias móveis trienais

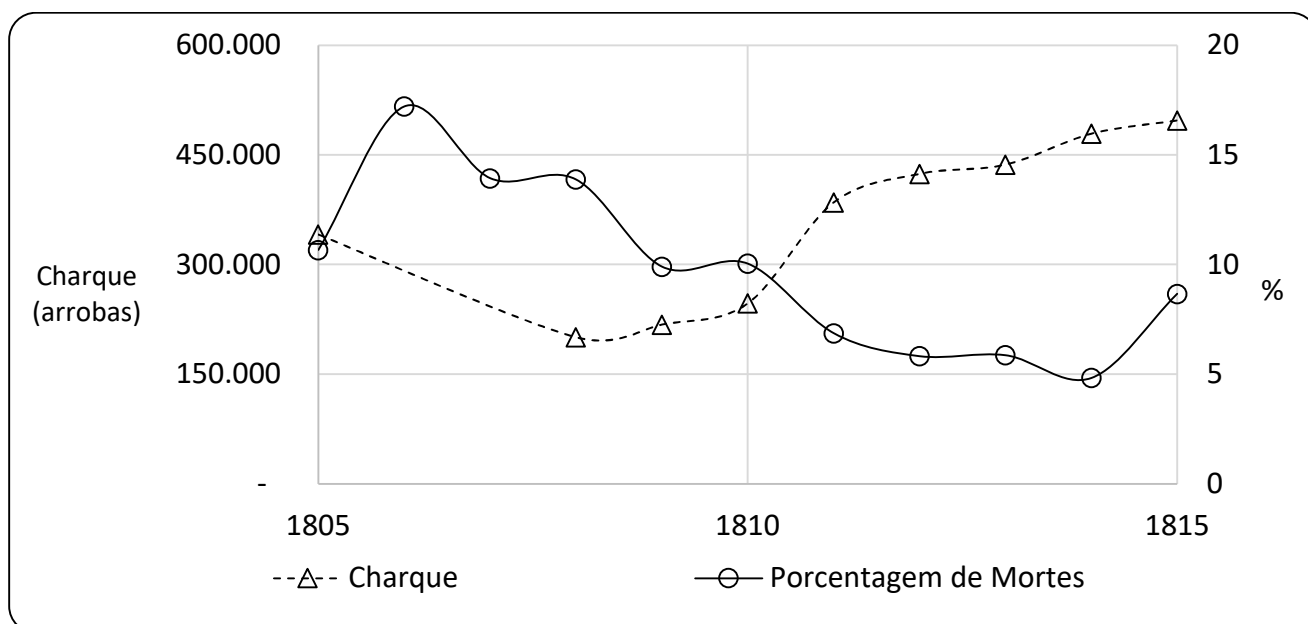


Fonte: Elaborado pelo autor. Para a importação de charque do Rio Grande de São Pedro a partir do Rio de Janeiro ver Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro Códice 53-3-5, Embarcações. Termos de entrada no Porto do Rio de Janeiro, 1792-1802. Códice 57-3-6, Embarcações. Termos de entrada no Porto do Rio de Janeiro, 1801-1806; para a taxa de mortalidade ver “The Trans-Atlantic Slave Trade Database” <https://www.slavevoyages.org/voyages/uyXYlGXw>.

Este abastecimento é ainda importante para compreendermos movimentos mais gerais. O debate sobre a quantidade de pessoas nos navios é ainda uma disputa intensa, considerando os campos que defendem uma relação entre a superconcentração de escravizados nos navios e as taxas de mortalidade e aqueles que apontam que, apesar desta lotação ser um fator que tornava a mortalidade nos tumbeiros maior do que a dos demais navios, minimizam a relação entre uma maior quantidade de pessoas e maiores taxas de mortalidade dentro dos limites observados no tráfico transatlântico de escravizados.⁴⁰⁵

⁴⁰⁵ MILLER, 1981, op. cit. p. 420 ; KLEIN op. cit. p. 103; KLEIN; ENGERMAN, op. cit. p. 45; DUQUETTE, Nicolas J. "Revealing the relationship between ship crowding and slave mortality." *The Journal of Economic History* 74.2 (2014): 535-552, p. 536-544; MARTINS, Roberto Borges. "A obsessão com o tráfico, a legislação escravista e os códigos negreiros portugueses." *Niterói: Associação brasileira de pesquisadores em história econômica* (2017): 1-21, pp. 5-7; BLACKBURN, op. cit., p. 392-393.

Gráfico 22 - Importação de charque do Rio Grande de São Pedro para o Rio de Janeiro e mortalidade do tráfico fluminense de escravizados (1805-1815), médias móveis trienais



Fonte: Elaborado pelo autor. Para importação de charque do Rio Grande de São Pedro a partir do Rio de Janeiro ver Real Junta do Comércio, cx. 448, pct. 1; para a mortalidade ver “The Trans-Atlantic Slave Trade Database” <https://www.slavevoyages.org/voyages/uyXYIGXw>.

Nossa observação para tal discussão é relacionada, mas transversal. O que apontam os dados mais recentes é que é possível observar um aumento significativo no número médio de pessoas embarcadas por navios de bandeira luso-brasileira, entre 1780 e 1810, com queda nos anos seguintes, passando de 315,5 na década de 1780, para 403,6 na década de 1800, caindo para 293,6 na década de 1810.⁴⁰⁶ O que sugere a questão do comércio das carnes, é que se este número aumentou, uma das condições de possibilidade era a chegada das mercadorias aos portos, fruto da morte animal e do trabalho escravizado. Aliás, é importante ressaltar que um dos poucos consensos no que tange a questão da superlotação é que, ao utilizar mais espaço para traficar pessoas, os escravistas sacrificavam parte da área destinada aos mantimentos, de modo que a quantidade de nutrientes por cativo era reduzida.⁴⁰⁷

O charque possui uma densidade proteica que é relevante para a discussão. Se aceitarmos o argumento de Miller de que o feijão era a principal fonte de proteína nas viagens escravistas, a comparação entre as densidades pode ser reveladora da capacidade de armazenamento de proteínas por volume no navio.⁴⁰⁸ Minha estimativa é de que, na melhor das hipóteses, o feijão apresentava uma densidade de pouco mais de 95,71 gramas de proteína por

⁴⁰⁶ <https://www.slavevoyages.org/voyages/7veRvGw1>.

⁴⁰⁷ MILLER, 1988, op. cit. 424-427 ; KLEIN, 1978, p. 89

⁴⁰⁸ MILLER, 1988, op. Cit. p. 414.

litro; enquanto isso, o charque totalizava 190. Mesmo se considerarmos a utilização do milho, alimento de maior valor proteico do que o feijão e cuja presença nos tumbeiros também era relevante, chegamos a meros 110, 7 gramas por litro.⁴⁰⁹ Ora — apesar de não ser o alimento mais calórico por volume, posto que cabia à farinha de mandioca, — o charque permitia alocar mais proteínas por metro cúbico, o que poderia reduzir o espaço utilizado e, assim, reduzir a frequência de mortes, visto que tornava possível, ao mesmo tempo, aumentar a quantidade de pessoas embarcadas e a quantidade de proteínas.

Em conclusão, o charque figurava como uma estratégia dos escravistas luso-brasileiros, luso-africanos e reinóis para reduzir a mortalidade dos escravizados. Em um momento de disputa para a aquisição de lucros — baseados na aceleração das exportações de commodities e da consequente intensificação do tráfico — reduzir as perdas transatlânticas garantiu a continuidade da atividade escravista mercantil aos súditos da Coroa portuguesa. Eles eram, frente aos demais traficantes, aqueles com o maior número de pessoas transportadas e, diante da competição inglesa, assentada em uma queda na mortalidade, seus esforços por utilizar a carne bovina salgada parecem ter sido centrais para a manutenção de sua posição destacada como mercados de seres humanos.

2.5 Conclusão

A história do capitalismo se deve, em larga medida, ao trabalho escravizado; este fato é amplamente aceito entre a historiografia especializada no capitalismo histórico. Ainda assim, a dimensão de gênero e a interação entre humanos e animais não-humanos tem tido pouca presença na construção desta narrativa. A saída apontada neste texto foi o estudo das relações de alimentação, pois elas revelam as dinâmicas de apropriação capitalista do trabalho feminino e a dos corpos dos animais não-humanos.

Tem se tornado evidente que a história da revolução industrial britânica depende do estudo da escravidão que produzia o algodão americano, que por sua vez se estruturava a partir do trabalho de cuidado das mulheres escravizadas, ainda resta lembrar que a história da escravidão *como um todo* só pode ser contada se a operação do tráfico for investigada.⁴¹⁰ Esta operação, a seu turno, concretizou-se através do trabalho culinário das mulheres nos navios e da morte animal. Em suma, a indústria nutriu-se da escravidão, e os escravizados foram nutridos com os corpos conservados em sal.

Lembremos, que, se reforçamos o papel das estratégias escravistas para a manutenção

⁴⁰⁹ Conferir Apêndice.

⁴¹⁰ PATON, op. Cit. pp. 587-588.

da vida dos escravizados durante a travessia atlântica, isto em nada reduz a brutalidade das viagens. Os navegantes praticavam uma racionalidade econômica cruel e sanguinária no que tange a mercantilização de seres humanos, o que incluía manter suas vítimas vivas até que elas pudessem ser convertidas em dinheiro. O fruto mercantil do saque aos lares e comunidades em África dependia dessas escolhas para ser realizado, embolsado e reinvestido pelos invasores da América. A guerra escravista era uma guerra de captura, que envolvia tanto as armas europeias, que matavam as guerreiras e guerreiros que tentavam defender sua gente, quanto as técnicas dos cirurgiões e mestres de navios, que estendiam o tempo de vida e de abuso das cativas e cativos que houvessem sido acorrentados.⁴¹¹

Neste cenário rubro, a morte do gado era uma performance central. Afinal de contas, seu corpo seria a energia vital que nutriria o empreendimento imperial. A colônia, devido à violência do trabalho e à alta mortalidade dos escravizados, dependia de um fluxo intenso de pessoas traficadas. Este comércio, por sua vez, passava a se sustentar, cada vez mais, sobre os cadáveres bovinos nos navios, convertidos em alimentos por meio do trabalho não pago das mulheres escravizadas e mercantilizadas.

CAPÍTULO III – NA FRONTEIRA DA ESCRAVIDÃO

3.1 Introdução

A história que estamos contando é uma história que tem seu ponto de chegada nas fronteiras. Partindo de uma perspectiva de longo alcance e longa duração, aterrizamos agora na parte mais ao sul da América portuguesa. Contudo, a noção de fronteira pode ser um tanto elusiva, de difícil descrição. Sobretudo, porque na porção sul da América ao menos três tipos diferentes de fronteira estavam sobrepostos.

Uma primeira é aquela caracterizada pelas *frentes de expansão*. Esta temporalidade que se dá sobre o espaço (fronteiriço, fronte, frente) pressupõe um encontro entre duas realidades distintas: aquela motivada pela colonização imperial, sedimentada nos fluxos econômicos, resultantes da dinâmica dos mercados atlânticos, e aquela formulada na ocupação secular dos ameríndios que defendiam os territórios de seus rivais americanos, como era o caso dos conflitos entre Tapes e Charrua, e dos invasores, como no caso dos Mapuche, que se confrontavam com os espanhóis.⁴¹² Nos espaços econômicos onde os portugueses atuavam, o

⁴¹¹ MILLER, op. Cit. 420.

⁴¹² MARTINS, José de Souza. “O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de

termo *sertão* assumiu o lugar deste espaço de confronto entre ameríndios e luso-brasileiros. Era usado tanto na África, quanto na Ásia e na América, para contrapor o interior dos continentes às cidades costeiras, onde os colonos haviam se fixado. Eram áreas cartografadas com grandes espaços vazios, em branco, dado o desconhecimento do colonizador da realidade social dos povos nativos. Apesar de não deter o controle militar completo das áreas, os mapas sugerem as pretensões de domínio sobre os territórios ameríndios.⁴¹³

Certamente, a presença ibero-americana naqueles locais era, além de uma dominação militar dos seres humanos, um confronto com os demais habitantes não-humanos. No caso da fronteira lusa, um dos principais acessos a ela, a estrada a partir da qual foram se formando as povoações, foi o Caminho das Tropas, partindo de Sorocaba, que se mandou abrir na década de 1720, por onde os mercadores conduziam animais que seriam vendidos.⁴¹⁴ Ele foi efetivamente concluído em 1732, quando Cristóvão Pereira de Abreu chegou de Curitiba, tendo partido de Viamão, no extremo sul dos domínios portugueses, com uma enorme tropa de mulas.⁴¹⁵ Em 1737, instalou-se o forte, presídio, Jesus-Maria-José, que daria origem à vila de Rio Grande, fundada em 1751. Entretanto, em 1744, o padre alemão Melchor Strasser viajava para o Chile quando seu navio naufragou na costa do Rio Grande. Ali, mesmo antes que houvesse uma vila, havia um povoado. E o religioso contava dos combates dos colonos com a natureza que resistia à invasão.

A comarca em que eles vivem atualmente era, ainda a sete anos, uma selva horrível e emaranhada na qual se refugiavam, além de inumeráveis papagaios, muitos tigres ferozes (...). Em cada casa é fácil encontrar uma ou duas peles de tigres, que colocam em cadeiras e assentos (...) As casas, são miseráveis (...) tanto o palácio do Governador como a nossa capela estão cobertos somente de palha. Os infelizes vizinhos não estão seguros por serem sepultados pela quantidade de areia que o vento muito forte acumula nos arredores.⁴¹⁶

Um dos atos centrais da colonização era, precisamente, o *desbravamento*. É irônico, pois muitos dos animais da fronteira sul – incluindo o gado bovino – eram descritos como

expansão e da frente pioneira”. *Tempo social*, 8, p. 25-70, 1996, pp. 27-28, 30.

⁴¹³ FREITAS, Frederico; BLANC, Jacob (eds.) *The interior: recentering Brazilian history*. Austin: University of Texas Press, 2024, pp. 3-8; THOMPSON, Estevam C. “Fontes coloniais para uma história pré-colonial de Benguela, séculos XVII a XIX” *Africana Studia*, nº 25, p. 33-69, 2015b, pp. 56-58.

⁴¹⁴ HAMEISTER, Martha Daisson. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727-c. 1763)*, Dissertação de Mestrado, PPGHIS, UFRJ, 2002, p. 30

⁴¹⁵ GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780–1810)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2020, p. 25

⁴¹⁶ FRAZEN, Beatriz Vasconcelos. “Açorianos no Rio Grande do Sul: a identidade açoriana nas obras dos cronistas viajantes e historiadores sul-riograndenses”. *Arquipélago. História*, 2ª série, VII, 2003, p. 124.

“bravos”. Desbravar, ocupar uma fronteira, era a tarefa de tornar o desconhecido conhecido, de submeter aqueles que resistiam. Derrubar as árvores, matar as feras e domar o gado.⁴¹⁷ No Rio Grande, em frente à vila, o desmatamento ocorreu na ilha dos Marinheiros, onde haviam datas e sesmarias. As árvores daquele local foram extraídas para construir as casas dos mercadores, escravistas e trabalhadores da vila até quase sua dizimação na década de 1780.⁴¹⁸

Foi uma guerra que durou décadas, a guerra contra as plantas e os animais não-humanos. No caso do gado bravo, como era chamado na fronteira, as técnicas de dominação incluíam as *arreadas*, a caça aos rebanhos de gado vacum, e a doma, o rodeio, um processo longo e constante, com vistas a evitar que o gado bravo, xucro, chegasse a *reontar*, ou seja tornar-se bravo novamente, sinal evidente de que a doma não era aceita pacificamente, mas era sim um processo resistido pelos sujeitos não-humanos, os animais que lutavam contra a sua submissão.⁴¹⁹ Aqueles que não viravam mercadorias – e que não eram mortos para que seus corpos o fizessem –, tornavam-se prisioneiros de guerra, enviados à Portugal como presentes. Em 1782, o vice-rei Luís de Vasconcelos e Sousa enviou um tigre malhado e um leopardo vindos do Rio Grande de São Pedro para Lisboa. Na realidade, era um “Leão que mais parece ser Leopardo”, e os dois animais também foram chamados de “Duaz Onçaz do Rio Grande de São Pedro”. Assim, sem muita distinção, os dois prisioneiros foram enviados para satisfazer a curiosidade das cortes e mercadores.⁴²⁰ A guerra, a captura, o degredo, tudo isso se abatia sobre uma natureza que era entendida como perigosa, ao mesmo tempo em que era retratada como decadente. Cornelius de Pauw, geógrafo e diplomata holandês, a serviço do Rei Frederico da Prússia, afirmou em 1768 que a natureza americana era “um espetáculo grande e terrível”, em meio a qual via-se “uma metade deste globo tão desprotegida pela natureza, que tudo nela era degenerado, ou monstruoso”.⁴²¹ A fronteira era um local de encontro não apenas político, militar, econômico, mas também ecológico, dimensão que se encontrava enredada em todas as outras.

Na ecologia política e social da fronteira, por vezes, os ameríndios eram aliados. Na região do atual Chile, os indígenas Pehuenche negociavam ponchos com os espanhóis, que

⁴¹⁷ FERDINAND, M. *Uma Ecologia Decolonial: pensar a partir do mundo caribenho*. São Paulo: Ubu Editora, 2022, pp. 53-56.

⁴¹⁸ BETTAMIO, Sebastião “Notícia particular do continente do Rio Grande do Sul”[1780]. In: TORRES, Luiz Henrique. *Sebastião Bettamio e a construção da civilização luso-brasileira no extremo sul do Brasil*. Rio Grande: Biblioteca Rio-Grandesense, 2016, pp. 67-68.

⁴¹⁹ OSÓRIO, op. cit., pp. 38, 130-131. NORTON, Marcy. *The Tame and the Wild: People and Animals After 1492*. Harvard University Press, 2023, pp. 55

⁴²⁰ AHU, Rio de Janeiro, cx. 119, doc. 9664.

⁴²¹ MELLO E SOUZA, Laura. *O diabo e a Terra de Santa Cruz: feitiçaria e religiosidade no Brasil colonial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 49.

permitiram a aclimação às condições meteorológicas da região.⁴²² No Rio Grande, de São Pedro, já em 1738, Minuanos negociavam cavalos com os luso-brasileiros, que necessitavam dos animais para as expedições militares.⁴²³ Em 1744, continuavam vendendo animais, no caso vacas, para abastecer o povoado do Rio Grande.⁴²⁴ Assim, na prática, muitas vezes a presença imperial europeia foi mediada a partir das interações e negociações, para além da usual violência, de modo que seu sucesso dependeu de uma diversidade de estratégias, que incluía a aliança com os poderes locais, ibero-americanos e indígenas. Assim, eles poderiam se valer do conhecimento nativo da ecologia local, que apesar de organizado em marcos diferentes da ciência europeia, permitia, pela reconstrução intelectual do mundo, torná-lo mais facilmente habitado.⁴²⁵ Este é o caso, bastante documentado, de Rafael Pinto Bandeira, governador interino do Rio Grande de São Pedro entre 1784 e 1786 e entre 1790 e 1793, que em 1761 casou com Bárbara Vitória, filha do cacique minuano Miguel Carai, aliança já de muitas gerações, que garantiu o substrato da ascensão política de Pinto Bandeira.⁴²⁶ Deste modo, algumas famílias ameríndias conseguiam influir em momentos específicos, protegendo-se do processo de integração daquela região às formas capitalistas de produção de mercadorias. Neste sentido, na periferia da economia-mundo se produziam disputas, negociações e apropriações que poderiam tensionar a dinâmica expansiva do sistema.⁴²⁷ Lembremos que os cavalos e vacas vendidos pelos Minuano e usados pelos Pehuenche para se defender dos espanhóis, vinham da Europa,⁴²⁸ seu uso, mercantil e militar foi uma *resistência adaptativa*⁴²⁹ que estes povos fizeram para lidar com o processo da colonização.

À frente de expansão se sobrepunha a *ocupação de territórios*. Neste sentido, a fronteira

⁴²² MITCHELL, Peter. *The worldwide impact of the horse on indigenous societies post – 1492*. Oxford: Oxford University Press, 2015, pp. 267-270.

⁴²³ AHU, Rio Grande do Sul, cx. 1 doc. 18.

⁴²⁴ AHU, Rio Grande do Sul, cx. 1 doc. 49.

⁴²⁵ Houve na etnologia um longo debate sobre a “utilidade” do acúmulo de conhecimento por parte dos ameríndios. Levi Strauss demonstrou, a partir do cruzamento de diversas etnografias, que os nativos americanos não produziam conhecimentos tão somente para satisfazer suas necessidades físicas, mas sobretudo pela curiosidade intelectual em relação ao mundo que os cercava, e, a partir daí convertiam o conhecimento em poder de transformação ecológica/econômica sobre o seu ambiente. Em suas palavras “De tais exemplos, que se poderiam retirar de todas as regiões do mundo, concluir-se-ia, de bom grado, que as espécies animais e vegetais não são conhecidas porque são úteis; elas são consideradas úteis ou interessantes porque são primeiro conhecidas.”. STRAUSS, Levi. *O pensamento selvagem*. Campinas: Papirus, 2008, p. 24

⁴²⁶ GIL, Tiago Luís. *Infieis transgressores: elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007, p. 139.

⁴²⁷ RADDING, Cynthia. *Wandering Peoples: Colonialism, Ethnic Spaces, and Ecological Frontiers in Northwestern Mexico, 1700-1850*. Durham: Duke University Press, 1997, pp. 44-45; 309-310

⁴²⁸ Uma das primeiras menções ao gado na fronteira é do padre da Companhia de Jesus, Simão de Vasconcelos, em 1663, quando afirmou que “D. Manuel Lobo avistou os gados bovinos nas praias e banhados”. HAMEISTER, op. cit., p. 30.

⁴²⁹

era um campo de encontro diplomático e de confronto militar entre impérios. Foi algo que ocorreu muito cedo na formação histórica da fronteira sul. Já em 1580, Buenos Aires foi fundada pela segunda vez, como um entreposto importante de comércio no interior do Império espanhol com a América portuguesa. Entre 1580 e 1640, os portugueses se tornaram mercadores de grande importância na vida mercantil portenha e alguns deles mantinham o *asiento*, o contrato de introdução de pessoas escravizadas. Entre 1680 e meados do século XVIII, Colônia de Sacramento, na outra margem do rio, serviu de porto de contrabando com os portugueses, tensionando o domínio espanhol sobre a região e permitindo o acesso português à prata da costa oeste.⁴³⁰ Em 1748, Simão Pereira de Sá usou os termos *fronteira* e *campanha* para referir-se à região de disputas entre portugueses e espanhóis sobre aquela região, entrecortada com os contatos e interações com os Minuano. Fronteira era a palavra de múltiplos significados: fluidez na circulação de pessoas e mercadorias e limite territorial dos impérios, mas *tierra adentro* ou *campanha*, era o território físico, marcado pelos combates militares constantes.⁴³¹

Assim, no início da década de 1760, o governador de Buenos Aires, Pedro de Cevallos, pôs-se a planejar a invasão dos territórios ocupados pelos portugueses, que, de acordo com o Tratado de Tordesilhas, eram concebidos a partir do direito católico, como pertencentes ao Império espanhol. Depois de coordenar a invasão dos fortes de Santa Teresa, São Miguel, a vila do Rio Grande e Colônia de Sacramento, em 1762, ele ficou à espera de instruções sobre as tratativas diplomáticas. Contudo, argumentava que aquelas localidades não estavam “incluídas [no tratado] estas tierras que siendo del dominio de España nos habían usurpado en tiempos de paz los portugueses y ahora en justa guerra acabamos de recobrar.”⁴³² Não se tratava apenas de uma questão de defesa militar da entrada do Prata, o que também era importante, mas também de disputas pelas riquezas da região. Durante a invasão, cerca de 119.730 animais bovinos foram capturados durante a guerra, o que totalizava nos cálculos dos proprietários mais de 153 milhões de réis.⁴³³

Deste modo, unindo guerra e riquezas, entre 1763 e 1776, apesar de Colônia de Sacramento ter sido devolvida ao Império português, os espanhóis ocuparam a vila de Rio

⁴³⁰ PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Networks in the Crisis of the Spanish Monarchy: The Rio de Janeiro-Montevideo Connection, 1778-1805”. *The Americas: A Quarterly Review of Latin American History*. 73, p. 211-236, 2016, p. 214.

⁴³¹ PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Interaction and the Rio da Prata as na Atlantic Borderland”. In: ROJO, Danna A. Levin; RADDING, Cynthia. *Handbook of Borderlands of the Iberian World*, 2019, p. 3

⁴³² VALDEZ, Luísa Caiaffo. *O Rio Grande de São Pedro espanhol (c. 1763 – c. 1776): Viver e governar uma povoação de fronteira no sul da América*. Tese de Doutorado, PPGH, UFRGS, 2023, p. 92

⁴³³ Ibidem, p. 100.

Grande. Naquele momento, *tenderos* e *pulperos*, ou seja, comerciantes do Rio da Prata – tais como Pedro Lacomba, que residiu na vila até 1768, quando faleceu – conseguiram, a partir da situação de fronteira em disputa, reproduzir seus capitais. Lacomba estabeleceu relações comerciais com diversos oficiais espanhóis, como don Joseph Molina, comandante hispânico do povoado, que lhe financiou os negócios durante o período.⁴³⁴ Por fim, a situação da guerra pelos limites territoriais dos impérios em disputa, ocasionava situações de possíveis fugas para os escravizados da fronteira: em 1780, depois das guerras de reconquista de Rio Grande, entre 1775 e 1777, 10 escravizados fugidos do Rio Grande foram vendidos em Montevideo, depois de serem recapturados, por cerca de 1784 pesos fortes.⁴³⁵ Portanto, a disputa interimperial por territórios, era uma das temporalidades da fronteira, que promovia, deslocamento de pessoas e animais, atividades econômicas, transferências de patrimônio e realocação de famílias, ou seja, mais uma instância na qual a fronteira se configurava como um local de trânsito de ideias, pessoas, capitais e mercadorias.

Finalmente, aos tempos que se desdobravam naquele espaço, se somava a *fronteira da mercadoria*.⁴³⁶ Estes são os espaços que se formam a partir do modo fronteiriço de expansão capitalista, uma “*zona além da qual a expansão é possível* de uma forma cujo limite se dá principalmente pela geografia física e pelas contradições do capitalismo, e não pela oposição de poderosos impérios-mundo.” Falamos de uma fronteira, a do charque/tasajo, que cruzava e costurava impérios diferentes, sem respeito pelos tratados ou limites. Trata-se de uma expansão cuja “continuidade (...) é possível contanto que existam terras não-mercantilizadas e, em menor medida, trabalho “para além” da fronteira.”⁴³⁷ Assim, se a fronteira da mercadoria da prata de Potosí estava em expansão, em uma dinâmica de fronteira vertical, penetrando nos interiores da terra, a fronteira do charque/tasajo se movimentava como uma fronteira horizontal engolindo os campos neutrais, que estavam entre os impérios.⁴³⁸

No Rio Grande de São Pedro esta fronteira estava fundamentalmente dividida em três frentes principais. Viamão, que nomeava toda uma região, a porção norte da capitania, onde,

⁴³⁴ Ibid., p. 135.

⁴³⁵ AHU, Rio de Janeiro, cx. 113, doc. 9334

⁴³⁶ O conceito foi originalmente desenvolvido pelo historiador e geógrafo Jason Moore, a vinte e cinco anos. MOORE, Jason W. “Sugar and the expansion of the early modern world-economy: Commodity frontiers, ecological transformation, and industrialization.” *Review (Fernand Braudel Center)*, p. 409-433, 2000.

⁴³⁷ MOORE, Jason W. “O açúcar e a expansão da economia-mundo na Era Moderna: Fronteiras da mercadoria, transformação ecológica e industrialização” In: MARQUES, Leonardo e Alexsander Gebara (Org.). *História das mercadorias: trabalho, meio ambiente e capitalismo mundial (séculos XVI-XIX)*. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 41-77, 2023, pp. 44-45.

⁴³⁸ MARQUES, Leonardo. “Mining frontiers and the making of the modern world”. In: CURRY-MACHADO, Jonathan; STUBBS, Jean; CLARENCE-SMITH, William Gervase; VOS, Jelmer. *The Oxford Handbook of Commodity History*. New York: New York, Oxford University Press, 2024, p. 218

desde 1772, se localizava a capital “Porto Alegre de Viamão”, junto com Triunfo, Caí, Anjos e Santo Antônio da Patrulha. A oeste, a chamada Fronteira do Rio Pardo, que tinha, entre 1780 e 1791, o maior rebanho de gado, animais adquiridos a partir da captura, compra e roubo. Ali, no conjunto de Santo Amaro e Cachoeira, Encruzilhada, Canguçu e Rio Pardo, desenvolvia-se um dos maiores processos de criação de animais que seriam utilizados nas charqueadas. Por fim, ao sul, a Fronteira de Rio Grande – nomeada a partir da vila, incluindo Jaguarão, Pelotas e Piratini – tinha um estoque de animais muito significativo, bem como a instalação das charqueadas que se desenvolveram em torno do porto. Não por acaso, entre 1767 e 1829, o crescimento urbano de Rio Grande foi muitíssimo acelerado, envolvendo aterramento para comportar o crescimento populacional.⁴³⁹ Assim, o complexo charqueador não envolvia apenas a penetração no continente, mas também uma combinação entre campo e cidade, entre campanha e porto, que expandia a fronteira da mercadoria nas duas direções. As fronteiras continentais “estavam ligadas às cidades portuárias onde as trocas transimperiais e extraimperiais com os agentes ultramarinos se desdobravam em momentos diferentes através da competição, cooperação ou conflito militar”.⁴⁴⁰ Ora, não era por acaso que a presença das charqueadas no Rio Grande de São Pedro tem como um dos marcos fundamentais a representação de don Antônio Pereira, oficial espanhol, de 1786, reclamando à coroa que os portugueses praticavam a “pirataria do gado” e que haviam instalado uma charqueada próxima à vila do Rio Grande. À instalação seguiu-se a primeira exportação de charque da capitania, em 1787.⁴⁴¹

Já em pleno funcionamento das charqueadas, em 1º de outubro de 1795, um grupo de colonizadores do Rio Grande de São Pedro enviou uma *representação* para a Rainha Maria I, de Portugal, com o objetivo de demandar a proibição do tráfico transimperial de commodities agrárias na Bahia e em Pernambuco. O principal argumento era que o fluxo de mercadorias vindas de Montevideu e Buenos Aires para o Brasil haviam deteriorado o preço dos bens exportados pelo Rio Grande de São Pedro. Mais ainda, eles assinalavam que a exportação de escravizados para além das fronteiras imperiais era um problema para a produção regional.⁴⁴² A exportação de charque para o Rio de Janeiro, Salvador e Recife era uma importante base econômica para os senhores escravistas da fronteira sul da América lusa. As elites agrárias da

⁴³⁹ GIL, op. cit. 2020, p. 45

⁴⁴⁰ PRADO, op. cit., 2019, p. 3, tradução minha. “These continental borderlands were linked to the port cities where trans-imperial and extra-imperial exchanges with overseas agents unfolded at different times through competition, cooperation, or warfare.”

⁴⁴¹ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010, p. 133.

⁴⁴² AHU – Rio Grande do Sul, cx. 4, doc. 317.

região Nordeste estavam sendo estimuladas naquele momento pela Revolução Industrial. Tanto o açúcar, como o algodão – os principais artigos de exportação da Bahia e Pernambuco, respectivamente – eram fundamentos da produção e do modo de vida das cidades industriais europeias. O primeiro era uma droga estimulante que se tornava cada vez mais presente na vida cotidiana do proletariado inglês. O segundo era a condição material da indústria têxtil inglesa. Juntos, eles formavam 59,1% das exportações totais do Brasil para Portugal, entre 1796 e 1811. Entre 1791 e 1801, o Brasil era a fonte de 40% das importações de algodão cru em Liverpool e, próximo a 1800, cerca de 2% do consumo calórico britânico era composto de açúcar.⁴⁴³

Na base dessa relação mercantil estava o charque. Ele era consumido nas *plantations*, nas cidades e nos navios escravistas do Atlântico Sul. Em suma, era uma das condições materiais para a formação de uma economia-mundo conectada. Entretanto, o desenvolvimento histórico cruel e irônico do capitalismo levava a um aparente paradoxo: enquanto a carne fresca estava desaparecendo das mesas dos trabalhadores assalariados, as carcaças animais salgadas se tornavam uma precondição para a produção escravista nas Américas.⁴⁴⁴ Desta maneira, a Revolução Industrial não remodelava apenas as paisagem nas quais os cultivos diretamente demandados eram produzidos, mas também, através do consumo indireto de bens produzidos nas fronteiras escravistas das Américas, ela transformava os ecossistemas produtores de toda uma rede de commodities ancilares, criando uma dinâmica unificada, ainda que contraditória.⁴⁴⁵ Portanto, para produzir tecidos, tanto o açúcar quanto o algodão eram requisitados, o que, a seu turno, criava uma demanda por charque.

A principal preocupação era a possibilidade de reproduzir este arranjo com lucro. Esta era a preocupação dos plantadores escravistas, proprietários das pessoas que produziram o algodão e o açúcar.⁴⁴⁶ Em 1796, mercadores da Bahia escreveram uma outra representação para a Coroa,

⁴⁴³ CARRARA, Angelo Alves, et al. "The Brazilian economy during the old regime crisis (1750- 1807)." *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 41.1: 119-146, 2023, pp. 18, 24; MELO, Felipe de Souza; MARTINS, Diego de Cambraia. "Reassessing the productivity of enslavement on large-scale plantations and small farms in Brazilian cotton production (c. 1750–c. 1810)." *Historical Research* 96.272, pp. 193-221, 2023, p. 193; ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972, p. 353; 368-371; PEREIRA, Thales. A. Z. *The cotton trade and Brazilian foreign commerce during the industrial revolution*. (Tese de Doutorado) – Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, 2017, p. 24; MINTZ, Sidney W. *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*. Penguin, 1986, pp. 130-136.

⁴⁴⁴ BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century. Volume I: The Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible*. William Collins Sons & Co. Ltd., 1985, p. 194-197.

⁴⁴⁵ ALENCASTRO, Luiz. F. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras. 2000

⁴⁴⁶ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013, pp. 66-68

elogiando o suporte econômico dado ao setor pecuário e charqueador do Rio Grande, afirmando que dele havia resultado

(...) a ampliação da cultura do tabaco e açúcar, cujos fazendeiros, animados pela barateza das carnes, quase único mantimento dos cativos, cada dia se multiplicam e prosperam, diminuindo-se-lhe os custos da mantença (...).⁴⁴⁷

Esta era a razão da primeira representação. Para manter o empreendimento das carnes salgadas lucrativo, os proprietários das charqueadas, bem como aqueles que estavam implicados na produção do charque, precisavam assegurar alguma força de trabalho a baixos custos, de modo a manter seu produto competitivo. Esta questão tornou-se crucial com a intrusão dos mercadores de Montevideu e Buenos Aires, cujo comércio reduzia as margens de lucro e ampliava o custo da mão de obra escravizada, afinal, não era raro negociarem escravizados em troca da carne.⁴⁴⁸ Os negociantes e proprietários de engenhos de Recife também percebiam a relevância do abastecimento vindo do Sul, ainda que com menos entusiasmo que suas contrapartes baianas. Em 1799, escreveram à rainha dizendo que

(...) antes da seca, administrava esta feliz colônia às capitanias limítrofes e ainda às outras mais longínquas copiosos fornecimentos de carnes, hoje vai mendigar às mais remotas partes do Brasil a sustentação da sua escravatura e pobreza, ao Porto difícil e perigoso de S. Pedro do Sul.⁴⁴⁹

Para conseguir manter o fluxo de exportações, o Rio Grande de São Pedro, por meio do porto de Rio Grande, havia se convertido em um importador de mercadorias e pessoas. Nos anos que temos registros completos de importações, entre 1802 e 1815, mercadorias europeias e escravizados somam 83,5% do valor total de importações.⁴⁵⁰ Nos anos de 1810 e 1812, em especial, o valor das importações de tecidos no Rio Grande de São Pedro vindos do Rio de Janeiro somava cerca de 52% do total de importações da capital vindas de Portugal.⁴⁵¹ Assim, entre os dois rios fluíam uma quantidade relevante de tecidos e pessoas, que foram centrais na construção do complexo charqueador, voltado ao abastecimento das *plantations* e do tráfico de

⁴⁴⁷ apud VARGAS, op. Cit., p. 67.

⁴⁴⁸ BORUCKI, Alex. "The US slave ship *Ascension* in the Río de la Plata: slave routes and circuits of silver in the late eighteenth-century Atlantic and beyond." *Colonial Latin American Review*, v. 29, n. 4, p. 630-657, 2020, p. 631. Apesar de a afirmação dos traficantes de que os escravizados haviam sido trocados por tasajo/charque ser falsa, no caso descrito por Borucki, ela indica que essa era uma proposta suficientemente crível naquele contexto. A mentira repousava em uma sólida estrutura de verdade.

⁴⁴⁹ Representação dos negociantes e senhores de terras de Pernambuco, 1799, apud PALACIOS, op. cit. 2004, p. 159.

⁴⁵⁰ MENZ, Maximiliano Mac. "Centro e periferias coloniais: o comercio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818)." *Revista de Historia*, 154, p. 251-266, 2006b, p. 260.

⁴⁵¹ OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, pp. 197-198.

escravizados.

É nesse sentido que, a partir de suas relações com os portos atlânticos da América portuguesa e espanhola, da África, da Europa e com os interiores do continente, a fronteira sul será entendida como uma *zona de interação*:

(...) regiões, nas quais a presença colonial europeia é de longa duração e nas quais as elites eram europeias ou descendentes de europeus e os agentes de diferentes origens étnicas e geográficas viviam em relações cambiantes uns com os outros. Em zonas de interação, os sujeitos partilhavam territórios e enfrentavam as diferenças do ‘outro’, ‘do estrangeiro’, enquanto, simultaneamente, partilhavam ou compreendiam as dinâmicas sociais e econômicas do outro, seus códigos culturais e instituições políticas.⁴⁵²

Especificamente, na fronteira sul, “sujeitos de diferentes impérios, africanos e agentes indígenas interagiam, cruzando limites imperiais e modulando a própria definição de império e as novas políticas que emergiam no Atlântico.”⁴⁵³ Assim, à margem da lei, os diferentes agentes produziam relações sociais a partir do comércio legal e ilegal. Este último, que poderíamos entender como contrabando, consistia em “todas as atividades comerciais ilegais, incluindo transações com estrangeiros e com mercadorias proibidas, além da sonegação de impostos”.⁴⁵⁴ Na fronteira isso poderia significar conduzir pessoas escravizadas através dos territórios de Montevideo e o Rio de Janeiro, ou ainda carregar ouro e couros do Rio Grande para Buenos Aires e mesmo trazer escravizados de Benguela para o Rio Grande sem pagar os devidos impostos. Todas essas possibilidades formavam o cotidiano naquela localidade.

A fim de adquirir uma compreensão mais profunda deste cenário, este capítulo investiga as contradições e estratégias referentes ao mercado transatlântico de escravizados, às importações coloniais e à exploração da força de trabalho na capitania durante o período colonial tardio. A primeira seção é dedicada à análise do mercado transatlântico no contexto amplo da economia-mundo capitalista e da posição periférica dos produtores do Rio Grande, dentro do Sistema Atlântico Ibérico. Para tanto, avaliamos as possibilidades de acumulação de capital que emergiam do tráfico de escravizados na América e as respostas dadas pelos agentes mercantis.

⁴⁵² PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Interaction and the Rio da Prata as na Atlantic Borderland”. In: ROJO, Danna A. Levin; RADDING, Cynthia. *Handbook of Borderlands of the Iberian World*, 2019, p. 5, tradução minha. “Interaction zones were regions with longstanding European colonial presence, in which the elites were European or of European descent, and agents from different geographical and ethnic origins lived in shifting relationships with one another. In interaction zones, subjects shared territories and faced the differences of the “other,” “the foreigner,” yet they simultaneously shared or understood the other’s social and economic dynamics, cultural codes and political institutions.”

⁴⁵³ PRADO, Fabrício. Edge, 2015, pp. 10-11, tradução minha. “It was in the Río de la Plata interaction zone where subjects from different empires, Africans, and indigenous agents interacted, crossed imperial borders, and shaped the very definition of empire and the new politics that emerged in the Atlantic.”

⁴⁵⁴ PIJNING, Ernst apud KHÜN, Fábio. “O contrabando de escravos na Colônia de Sacramento (1722-1777)”. *Tempo*, Vol. 23, n. 3, Set./Dez. 2017, p. 448.

A conclusão é que as pressões criadas no mercado mundial foram reconfiguradas através de um impulso em direção ao contrabando a partir de Benguela como forma de baratear a força de trabalho e, conseqüentemente, reduzir o custo das mercadorias exportadas pela capitania. Adicionalmente, as tecnologias que os sujeitos africanos trouxeram consigo foram incorporadas à pecuária no sul da América lusa.

Em seguida, exploraremos a posição do Rio Grande de São Pedro enquanto um lócus de importações vindas da Grã-Bretanha em plena Revolução Industrial. A partir da percepção de que as importações da capitania vinham primariamente do Rio de Janeiro e que elas se concentravam em têxteis, nós tentaremos avançar a especificidade a fim de demonstrar que a maior parte destes era provavelmente de origem inglesa. Deste modo, o Rio Grande não apenas participava da Revolução enquanto fornecedor de charque para o tráfico transatlântico de escravizados e para as *plantations* de algodão, mas também enquanto mercado que absorvia parte do produto industrial. A conclusão é que tal situação ocasionava a deterioração dos termos de troca, ou seja, o produto da região, por ser demandada a baixos preços, se desvalorizava frente ao seu principal produto de importação, criando uma contradição que foi solucionada com a expansão da produção. Finalmente, a terceira seção é dedicada a observar o aumento proporcional do número de feridos e enfermos entre os escravizados da região. Pretendemos com isso apontar que a coerção física figurava como uma estratégia de extração de força de trabalho, precisamente no momento em que a produção se expandia frente a uma redução do preço relativo do charque para com os tecidos importados.

3.2 Contrabando de escravizados e criação de gado no Rio Grande de São Pedro, 1788-1815

As décadas de 1760 e 1780 são frequentemente retratadas como um momento de crise na porção atlântica do Império português. Certamente, é possível afirmar que, ao final da década de 1780, um ressurgimento do crescimento econômico e uma diversificação da produção agrária tomou lugar na América portuguesa, liderada, principalmente, pelo setor de exportação.⁴⁵⁵ No entanto, é importante observarmos o contexto amplo da economia-mundo para compreender esta conjuntura específica.

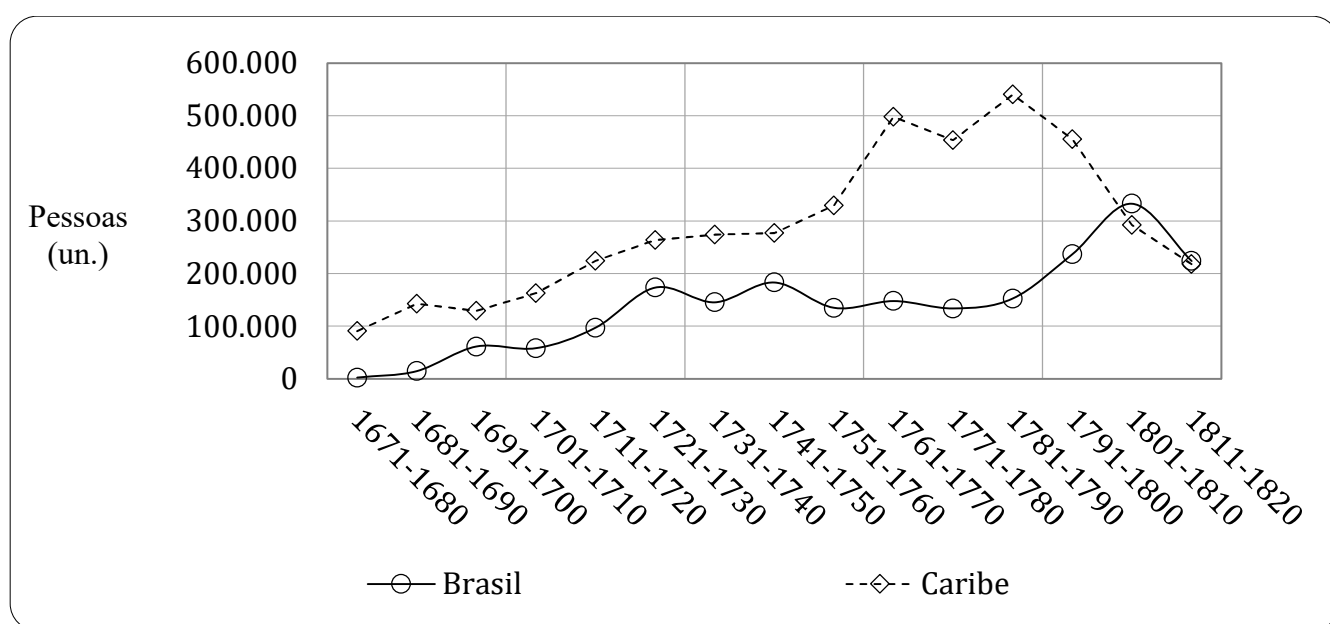
Entre 1670 e 1807, o preço dos escravizados aumentou a uma taxa de 0,75 ao ano.⁴⁵⁶ Durante os anos de 1680 e 1730, um fator significativo que contribuía para esta elevação era a

⁴⁵⁵ CARRARA, et al., op. cit, pp. 23-25.

⁴⁵⁶ ELTIS, David; RICHARDSON, David. "Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865." *Topoi (Rio de Janeiro)* 4 (2003): 9-46, p. 18.

demanda causada pela descoberta de ouro em Minas Gerais.⁴⁵⁷ Tal demanda era bastante substancial, o que é evidenciado pelo crescimento de mais de dez vezes no número de pessoas embarcadas em África rumo ao Brasil entre 1681 e 1729 (Gráfico 23). O crescimento dos preços era o resultado de um complexo arranjo de forças, mas a formação do complexo das *plantations* nas Índias Orientais era um dos principais componentes do processo. Esse novo espaço produtivo era particularmente importante dada a alta produtividade do cultivo escravista de açúcar escravista na ilha de Barbados, o que ampliava a expectativa de lucros.⁴⁵⁸

Gráfico 23 - Número de pessoas embarcadas em África para o Brasil e para o Caribe (1671-1820)



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados provenientes da Slavevoyages. e
<https://www.slavevoyages.org/voyages/UnnjGLwh>
<https://www.slavevoyages.org/voyages/UnnjGLwh>.

Esta expansão foi seguida de uma relativa estagnação nas importações de escravizados para o Brasil entre 1721 e 1790, o que não era o caso da América de modo mais amplo, em especial do Caribe, para onde se dirigia um número crescente de pessoas. Em seu conjunto, durante todo o século XVIII, as partidas para a América e os preços dos escravizados cresceram

⁴⁵⁷ MILLER, Joseph C. "Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830". In: LOVEJOY, Paul Ellsworth, (ed.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. African Studies Program, University of Wisconsin-Madison, pp. 43-77, 1986, pp. 48-51.

⁴⁵⁸ BLACKBURN, Robin. *The making of new world slavery: From the baroque to the modern, 1492-1800*. Verso, 1997, p. 373; MARQUES, Leonardo. "New World Slavery in the capitalist World Economy." In: YAZDANI, Kaveh; MENON, Dilip M. (eds.) *Capitalisms: Towards a Global History*, edited by Kaveh Yazdani and Dilip M. Menon, New Delhi: Oxford University Press, p. 71-94, 2020, p. 81

simultaneamente.⁴⁵⁹ O Sistema Atlântico do Noroeste Europeu se encontrava em ascensão; a Jamaica e São Domingos produziam um enorme volume de açúcar e importavam quantidades massivas de pessoas.⁴⁶⁰ No lado português do Atlântico, um longo, lento e contínuo declínio na extração aurífera, acelerado pela crescente nos preços de escravizados, acabou por estancar a importação brasileira de escravizadas, que manteve um nível relativamente constante. O quadro começou a mudar na década de 1790. Em sequência à estagnação que ocorreu entre 1750 e 1780, a economia colonial portuguesa na América ganhava tração e alcançava os patamares das Índias Orientais. Como os preços dos escravizados estavam diretamente relacionados aos das *commodities*, eles seguiram um fluxo contínuo e ascendente, determinado em última instância pela demanda europeia, particularmente no mercado de Amsterdam.⁴⁶¹

O historiador Manolo Florentino, estudando o tráfico de escravizados no Rio de Janeiro no período colonial tardio, afirmou que o crescimento das importações foi possível dados os baixos custos das pessoas escravizadas no Brasil naquele momento.⁴⁶² Suas evidências são a presença significativa de pessoas escravizadas registradas em inventários *post-mortem* e o crescimento demográfico da população cativa da cidade, que tomavam lugar apesar do que ele descreveu como uma contração no mercado atlântico. Ele chamou as mulheres e homens escravizados de “uma mercadoria barata”, sugerindo que mesmo em uma conjuntura adversa, a força de trabalho poderia ser expandida. Entretanto, existem algumas questões com essa afirmação que levantam dúvidas sobre sua utilidade para descrever o mercado de trabalho na América de modo mais amplo.

Em primeiro lugar, dificilmente se poderia descrever o período colonial tardio como uma conjuntura de desconexão entre as economias coloniais e metropolitanas. As dinâmicas unificadas, ainda que contraditórias, eram precisamente o que revitalizava o setor agroexportador.⁴⁶³ O declínio das importações de escravizados para as Índias Ocidentais (Gráfico 23), associado à Revolução Haitiana, ocorria em um momento em que o Brasil diversificava sua economia, em sequência às reformas de Sebastião José de Carvalho e Mello. Esta mudança foi um fator muito importante para o crescimento econômico da colônia, que se

⁴⁵⁹ ELTIS; RICHARDSON, op. cit., p. 19

⁴⁶⁰ MARQUES, op. cit., p. 82

⁴⁶¹ CARRARA et al, op. cit, p. 34; PINTAUDE, Luigi. “Um Rio Oceânico: o Atlântico e a fronteira-escravista-mercantil no Rio Grande, c. 1765-1810”. *História Econômica & História de Empresas*, v. 27, n. 1, p. 57-89, 30 maio 2024, pp. 64-67; ELTIS; RICHARDSON. Op. Cit., pp. 19-21, 34.

⁴⁶² FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: os séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 75-77.

⁴⁶³ MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. “Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino”. *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 31, n. 2, p. 369-393, 2001, pp. 390-391; PINTAUDE, op. cit., pp. 60-63.

baseava em uma escravidão renovada e recrudescida.⁴⁶⁴ Em segundo lugar, como exploraremos mais adiante, é importante notar que ao menos uma fração dos capitalistas agrários das regiões periféricas do Império mal conseguia suportar os custos financeiros e monetários associados com a aquisição de trabalho escravizado.

Evidentemente, devemos refletir sobre o argumento de que o tráfico transatlântico de escravizados se baseava na transferência de um mais-valor a partir das regiões nas quais ocorriam as razias e capturas, em direção àquelas em que se exploravam os indivíduos escravizados. O raciocínio tem duas faces: na primeira, os custos de transação somavam as despesas de combate, captura, transporte e manutenção durante a expedição em terra e durante a travessia atlântica – o que não corresponde aos *custos sociais de produção* das pessoas que eram escravizadas, uma vez que as comunidades das quais elas vinham haviam investido mais trabalho em seu crescimento e desenvolvimento do que era necessário para a captura. As comunidades africanas atacadas eram expropriadas sem nenhuma forma de compensação. Esse processo de acumulação primitiva criava a força de trabalho através de um ato de violência fundante que não era conduzido através da troca de equivalentes.

No reverso da medalha, essa violência criava problemas à *reprodução social* do grupo original, uma vez que o tráfico escravista na Idade Moderna demandava principalmente homens em idade produtiva, que não poderiam aplicar sua força de trabalho nas atividades materiais necessárias para reproduzir as comunidades em que cresceram. Mais ainda, as guerras entre os grupos tradicionais que resultavam dos confrontos coloniais eram um grande obstáculo à instalação de infraestruturas agrícolas ou manufatureiras na região.⁴⁶⁵ Entretanto, mesmo considerando esta realidade, “barata” não é uma categoria que deva ser imposta sobre um contexto histórico. Antes, nós devemos examinar as estratégias e ações dos agentes históricos para compreender o que era percebido como barato e o que não era. No Rio Grande de São Pedro, o trabalho escravizado não era percebido como pouco custoso e, dialeticamente, o contrabando era uma das principais causas e ajustes para a questão.

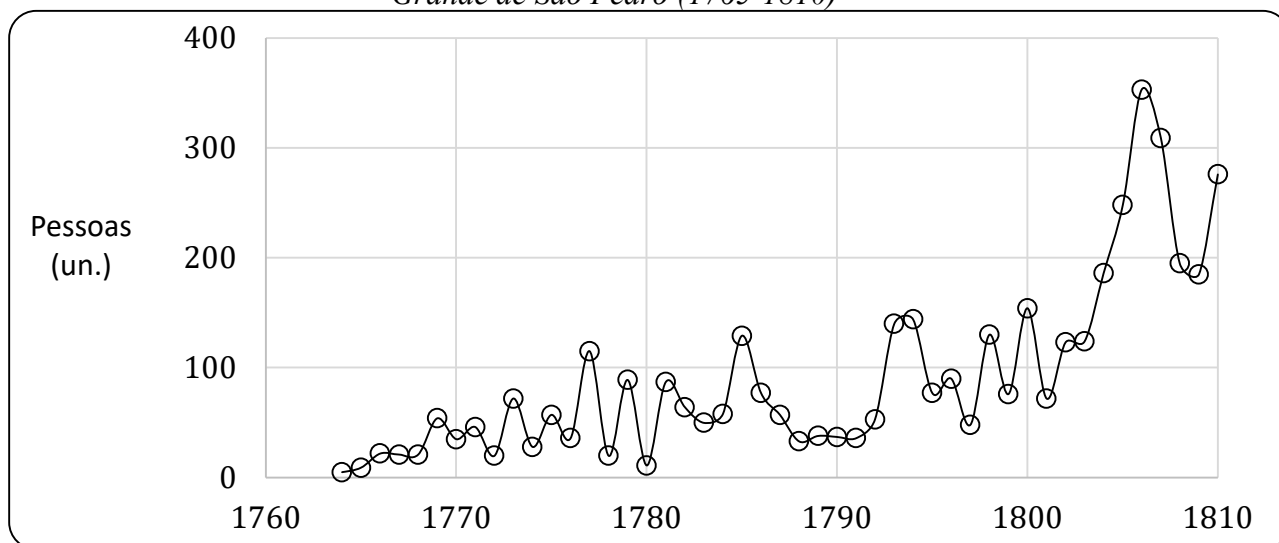
O caso do Rio Grande de São Pedro era um tanto similar aos padrões do império português. Os anos entre 1764 e 1777 mostram um crescimento nas pessoas escravizadas

⁴⁶⁴ MAXWELL, Kenneth. *Naked tropics: essays on empire and other rogues*. Routledge, 2013, pp. 70-75; TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EdUSP, 2011; BERBEL, Marcia; MARQUESE, Rafael; PARRON, Tâmis. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo, Hucitec: Fapesp, 2010.

⁴⁶⁵ RODNEY, Walter. *Como a Europa subdesenvolveu a África*. Lisboa: Seara Nova, 1975, pp. 133-143; MEILLASSOUX, Claude. *Antropologia da escravidão: o ventre de ferro e dinheiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1995. [1986], pp. 72-74, 223-225; THOMPSON, Estevam Costa. *The Making of Quilengues: Violence, Enslavement and Resistance in the Interior of Benguela, 1600-1830*. Toronto: York University, PhD Thesis, 2021, pp. 53-54.

registradas nos inventários *post-mortem* da capitania (Gráfico 24). Este aumento pode ser atribuído ao crescimento populacional, uma vez que estas décadas foram caracterizadas pela estagnação, em termos de produção mercantil.⁴⁶⁶ Com a reconquista de Rio Grande, contudo, a situação se reverteu e, combinando saques de gado do território espanhol e a produção de charque, a situação econômica da capitania converteu-se a partir da exportação. A partir de 1783, a média de pessoas registradas por proprietário deixa de ter tendência declinante, para tornar-se crescente, o que indica o enriquecimento das classes escravistas da capitania (Gráfico 25). Em 1786, Don Antônio Pereira enviou uma representação à Espanha, contestando sua demissão da função de proteger os campos de Montevideu. Ele afirmava que os portugueses, ambiciosos, viviam da “pirataria do gado” e haviam instalado uma charqueada a cerca de uma légua da vila do Rio Grande, onde matavam o gado capturado, salgavam e secavam suas carnes.⁴⁶⁷

Gráfico 24 - *Número de pessoas escravizadas registradas em inventários post-mortem no Rio Grande de São Pedro (1765-1810)*



Fonte: Elaborado pelo autor, com excertos de 744 inventários *post-mortem* reproduzidos em APERS (2010).

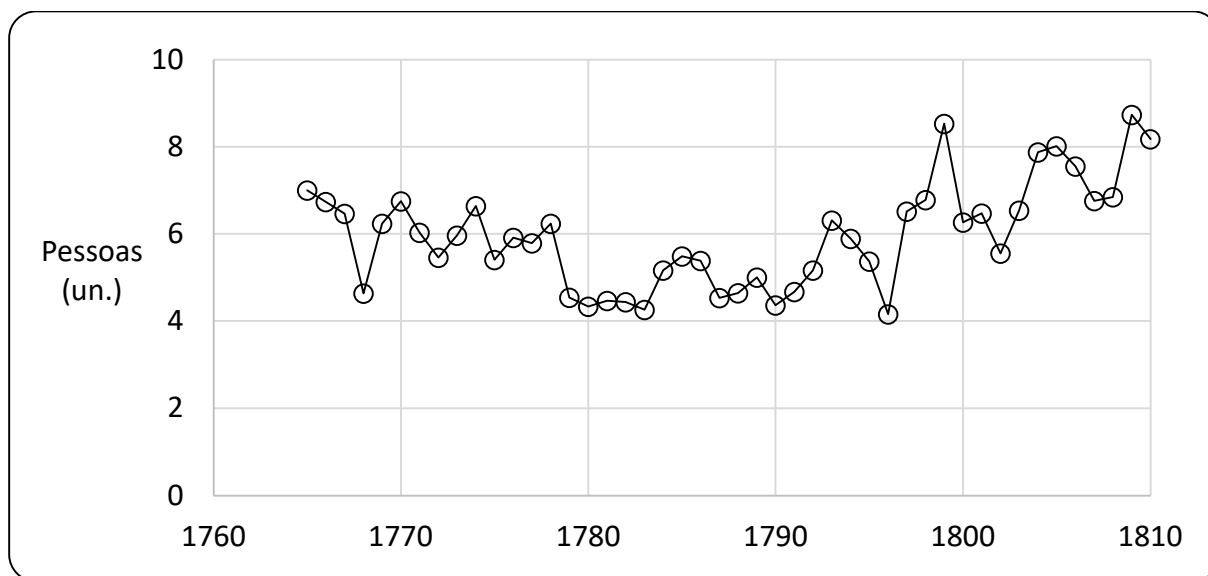
Os anos subsequentes marcaram um período de crescimento no tráfico de escravizados, com uma tendência linear de crescimento, especialmente a partir de 1792, seguindo a primeira exportação registrada de charque, em 1787. O significado da produção de carne e trigo levou à

⁴⁶⁶ OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, pp. 202-203.

⁴⁶⁷ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010, p. 133.

integração da região ao mercado atlântico. Um intenso aumento aconteceu depois de 1800, motivado pelo aumento significativo da importância do charque nos mercados coloniais. A propriedade sobre pessoas estava se tornando comum entre as elites do Rio Grande de São Pedro. No fim do século XVIII e nas primeiras décadas do século XIX, cerca de 10% dos inventários *post-mortem* não listavam escravizados como propriedade e estava ocorrendo uma significativa elevação do número médio de pessoas sob posse dos proprietários.⁴⁶⁸

Gráfico 25 - *Número médio de pessoas escravizadas registradas em inventários post-mortem no Rio Grande de São Pedro, médias móveis trienais (1765-1810)*



Fonte: Elaborado pelo autor, com excertos de 744 inventários *post-mortem* reproduzidos em APERS (2010).

Isso não apenas significava um crescimento quantitativo da população escravizada, o que certamente era o caso, mas sobretudo indicava que a escravidão estava se tornando socialmente mais significativa. A região estava se transfigurando na residência de uma classe de escravistas que dependiam da exploração de escravizados para sua reprodução social.⁴⁶⁹

⁴⁶⁸ MEILLASSOUX, op. cit., pp. 28-30; OSÓRIO, Helen. "Fronteira, escravidão e pecuária: Rio Grande do Sul no período colonial". *II Jornada de História Regional Comparada*, Porto Alegre: PUCRS, p. 1-16, 2005, pp. 2-5; ALADRÉN, Gabriel, *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 2012, pp. 77-79, 338-342; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. "O Rio Grande do Sul e a Banda Oriental/Uruguai: elementos da escravidão entre 1777 e 1851". *Diálogos Latinoamericanos* 25, p. 213-228, 2016, pp. 223-225; PINTAUDE, op. cit., pp. 80.

⁴⁶⁹ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 157; MEILLASSOUX, op. cit., pp. 28-30; op. cit., 2012, pp. 30-34.

Mas seu poder econômico dependia do mercado. O Rio Grande de São Pedro, como outras regiões na América portuguesa, não apresentava as condições demográficas necessárias para a reprodução interna da população escravizada. Consequentemente, o tráfico de pessoas era uma condição necessária para esta transformação. Podemos chegar a esta conclusão se observarmos as porcentagens de mulheres e homens em idade fértil, assim como a presença de crianças neste contexto. Entre 1765 e 1810, a porcentagem de homens entre os escravizados da região era de 64,2%, enquanto a porcentagem de mulheres em idade reprodutiva era 14,76%. Crianças entre 0 e 9 anos constituíam apenas 17,2% da população. Finalmente, uma *proxy* para a “taxa de fecundidade” – calculada dividindo o número de crianças entre 0 e 9 anos pelo de mulheres entre 15 e 49 – era de 1.232 crianças a cada 1.000 mulheres, um número insuficiente para a reposição demográfica dos escravizados.⁴⁷⁰

Portanto, podemos concluir que os proprietários das charqueadas e outros escravistas dependiam intensamente dos mercadores e traficantes de escravizados para reafirmar suas posições. Enquanto isso, o Rio de Janeiro – a mais importante cidade do tráfico sul-americano de escravizados naquele momento – era um nódulo da rota mais prevalente. Outras existiam, é claro, particularmente as que passavam por Pernambuco e Bahia, mas o Rio de Janeiro mantinha uma maior proeminência. Não apenas a maioria dos escravizados que eram conduzidos ao Sul desembarcavam no Rio de Janeiro, mas também muitos traficantes do Rio Grande de São Pedro eram relacionados com os mercadores fluminenses e muitos eram eles próprios da capital. Afinal de contas, desde 1763, o Rio de Janeiro se transformava no entreposto escravista primário do Centro-Sul das Américas, o que foi possibilitado pelo trabalho escravizado, explorado durante a criação da infraestrutura portuária e urbana.⁴⁷¹ Em relação à capitania sulista, os mercadores da capital eram a força dominante, garantindo seu acesso aos segmentos mercantis mais lucrativos, incluindo o tráfico escravista.⁴⁷² A vila do Rio Grande, onde estava o principal porto do Rio Grande de São Pedro, não era mais do que um local secundário comparado à cabeça do Estado do Brasil. Os mercadores do Sul tinham recursos limitados, e o

⁴⁷⁰ Os números foram extraídos da mesma fonte do Gráfico 18. Para a metodologia, ver VERSIANI, Flávio Rabelo; NOGUEIRÓL, Luiz Paulo Ferreira. *Muitos escravos, muitos senhores: escravidão nordestina e gaúcha no século XIX*. São Cristóvão: Editora UFS; Brasília: Editora UNB, 2016.

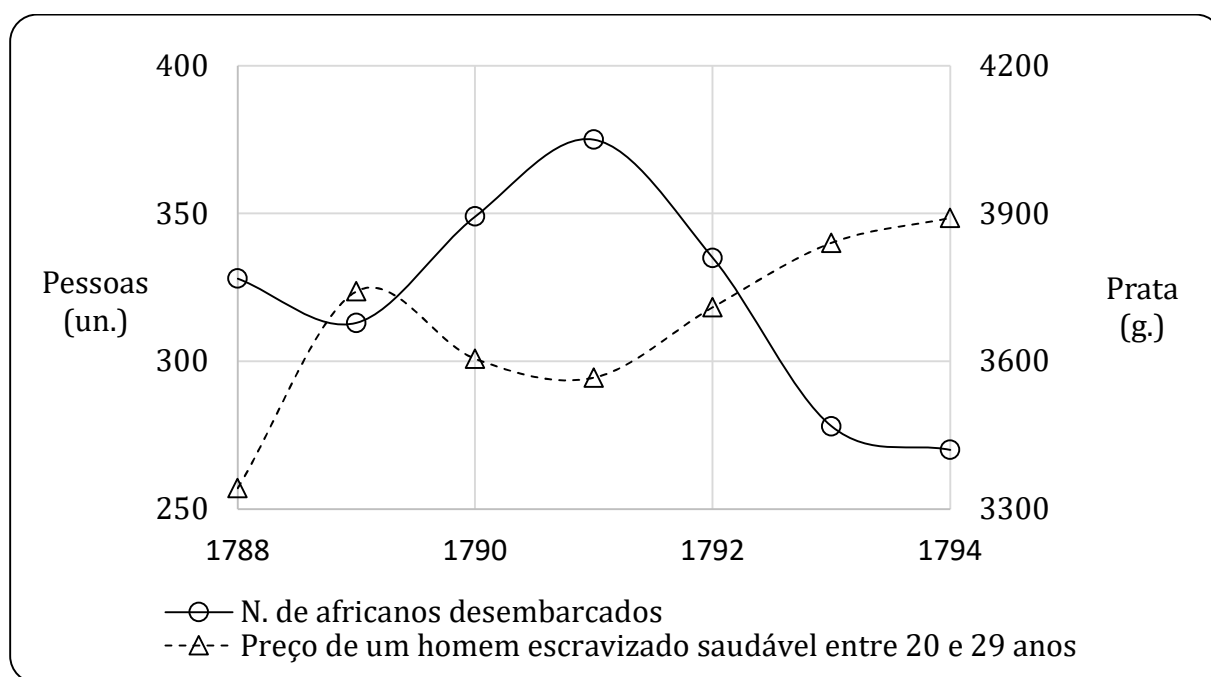
⁴⁷¹ FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (Século XVIII e XIX)”. *Afro-Ásia*, 31, p. 83-126. 2004, p. 90; Marques, Leonardo. “The Making of a Slave-Trading Entrepôt: Rio de Janeiro in the Economic Spaces of Mining, 1565-1763.” *Culture & History Digital Journal* 12.2, e019-e019, 2023.

⁴⁷² OSÓRIO, op. Cit., 1999, pp. 195-197; OSÓRIO, Helen. “Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa.” *Revista Brasileira de História*, 20, p. 99-134, 2000, pp. 128-129; BERUTE, Gabriel S. Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 — c. 1825. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006, pp. 67-69, 158.

capital fluminense estava sempre presente.

Como resultado, o mercado de trabalhadores na fronteira sul da América se encontrava em um estado de existência frágil e subalterna. As flutuações no mercado local eram opostas às mudanças nos preços, configurando uma demanda regional periférica que operava nas margens dos portos Atlânticos centrais. Como ilustrado nos Gráficos 26 e 27, preços e importações exibiam uma relação antagônica.⁴⁷³ Mesmo nos períodos de expansão geral, como na década de 1800, os ajustes conjunturais eram inversamente relacionados – quando os preços subiam, as importações desciam e vice-versa. Logo, se a crescente nos preços das commodities tropicais pressionava a produção a aumentar, isso não significava meramente uma ampliação do trabalho enquanto fator de produção, mas sim uma reconfiguração nas suas características em consonâncias com as dinâmicas mercantis de ampla escala.

Gráfico 26 - Tráfego escravista para o Rio Grande de São Pedro (1788-1794)



Fonte: Elaborado pelo autor. Preços em Pintaude, op. cit., p. 88. Importação de pessoas escravizadas em Berute, op. cit., p. 40

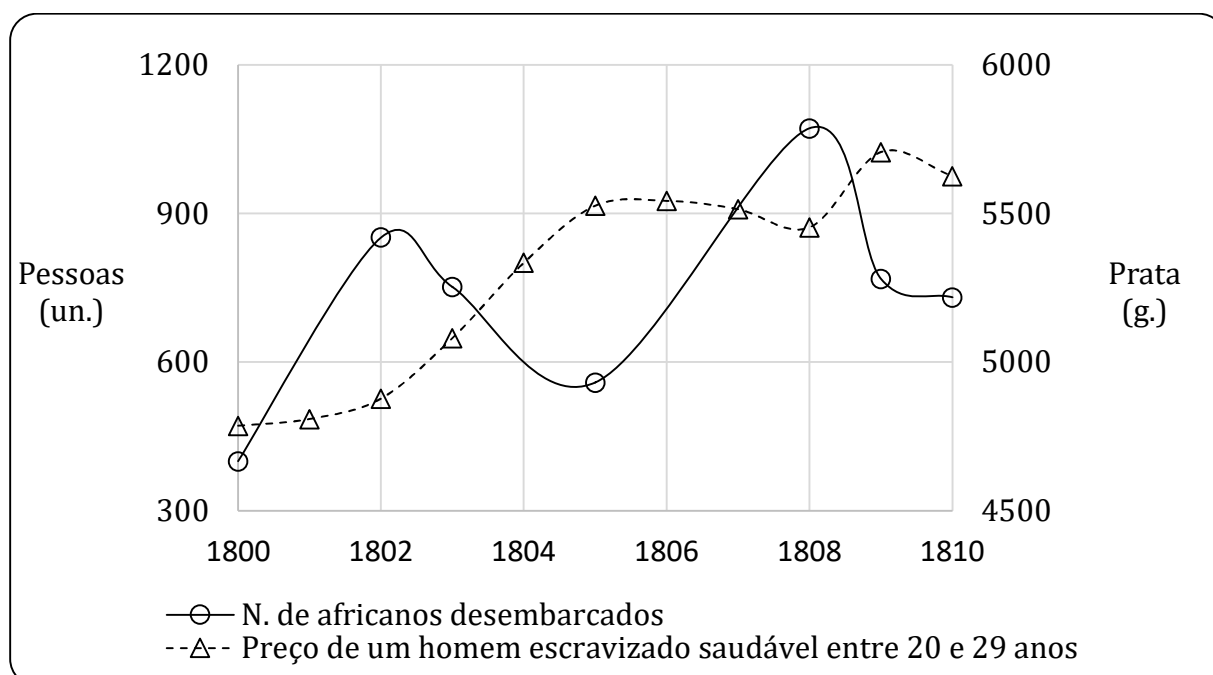
Reduzir as importações de escravizados não era factível, ao menos não de modo lucrativo, nem era uma opção recorrente no repertório cultural dos colonizadores europeus.⁴⁷⁴ Portanto, mesmo com um crescimento do suprimento de escravizados de Luanda, os escravistas

⁴⁷³ Os coeficientes de correlação são respectivamente -0,677 e 0,300. Contudo o coeficiente de correlação do segundo período, sem a tendência linear de aumento, ou seja, apenas com os ajustes conjunturais, é de -0,531.

⁴⁷⁴ MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente. Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004, pp. 183-186.

e traficantes optaram por rearranjar as regiões de embarque e ajustar a composição demográfica para contrabalançar a situação. Esta realocação sugere que a competição da demanda pelas forças produtivas com outros centros escravistas – como Salvador, Rio de Janeiro, Rio da Prata, Índias Ocidentais – exercia uma pressão além da capacidade de resistência econômica dos escravistas da capitania do Sul. Isto é especialmente evidente em relação aos anos de tráfico estável, no período anterior a 1800, mas também na década seguinte, quanto uma aceleração no tráfico tomou lugar.⁴⁷⁵

Gráfico 27 - Tráfico escravista para o Rio Grande de São Pedro (1800-1810)



Fonte: Elaborado pelo autor. Preços em Pintaude, op. cit., p. 88. Importação de pessoas escravizadas em Osório, op. cit. 1999, p. 197

Este era o pano de fundo que motivou alguns dos súditos daquela capitania a protestar contra o contrabando de escravizados para o Rio da Prata. Eles não poderiam agir contra a absorção de trabalho escravo no Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, pois esta era um resultado do crescimento econômico que era parcialmente redirecionado à região. Por outro lado, o contrabando com os espanhóis era um alvo fácil. Desde 1777, as exportações de escravizados para a região do Plata haviam ultrapassado em muito aquelas para a fronteira portuguesa.⁴⁷⁶

⁴⁷⁵ BERUTE, op. Cit., pp. 34-48.

⁴⁷⁶ ALADRÉN, Gabriel, “A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831)”. In: *VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica*, 2015, Montevideu. *VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica*, 2015, pp. 17-21.

Não surpreende, dada a significativa diferença de preços: um homem escravizado saudável, entre 20 e 29 anos, no Rio Grande de São Pedro, era avaliado em 3.893 gramas de prata em 1798;⁴⁷⁷ no mesmo ano, o preço médio dos africanos escravizados vendidos em Montevideo, desembarcados do navio *Ascension*, era de 5.819 gramas de prata.⁴⁷⁸ Os espanhóis até haviam tentado reduzir os custos dos escravizados introduzindo africanos diretamente nos portos do Rio da Prata. Porém, depois das empreitadas na Baía do Benin, entre 1786 e 1789, o *Ministro de la Real Hacienda* avisou ao monarca espanhol que “Não houve economia. Os negros foram de péssima qualidade e se venderam a preços excessivos. Todos os objetivos políticos do Ministério foram frustrados. Nada do que foi estipulado foi cumprido.”⁴⁷⁹

Essa tensão entre mercadores e escravistas advinha da busca de ambos os grupos por uma porção maior dos lucros do capital escravista-mercantil.⁴⁸⁰ A unidade contraditória formada entre esses dois conjuntos de capitalistas era a condição estrutural do tráfico escravista: o escravizado como mercadoria e como fonte de força de trabalho. Traficantes tentavam vender mais caro, senhores escravistas tentavam comprar mais barato. Esta questão estava enredada com o tráfico de escravizados para a capitania. Alguns dos traficantes de escravizados mais importantes no abastecimento da região eram diretamente ligados ao contrabando do Rio da Prata. O capitão Antônio José Ribeiro de Faria, por exemplo era comerciante no Rio de Janeiro, com grandes negócios em todos os portos do Império português, proprietário de dez embarcações que operavam no Atlântico,⁴⁸¹ com empreendimentos de transporte de charque do Rio Grande.⁴⁸² Em 1804, ele foi preso sob acusação do Juiz da Coroa e Real Fazenda, Manoel Carlos da Silva Gusmão, que afirmava que Faria havia preparado uma viagem escravista para o Rio Grande de São Pedro sem as guias de escravos dos 209 escravizados que viajavam no Bergantim *Tritão*, sob comando do capitão José Theodoro de Andrade, do qual Faria era supostamente proprietário. Sem estes documentos, obrigatórios para o transporte, a viagem seria considerada ilegal e uma forma de contrabando.⁴⁸³

⁴⁷⁷ Para o preço em milhares de réis, ver PINTAUDE, op. cit. p. 88. O preço foi convertido segundo “Price of Silver”, em PALMA, Nuno. *Prices, Wages and Rent in Portugal 1300-1910*, https://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=48

⁴⁷⁸ Para o preço em pesos, ver BORUCKI, op. cit. p. 636. Preço convertido conforme “Latin American Pesos”, na Allen-Unger Global Commodity Prices Database, <https://www.gcpcb.info/data.html>.

⁴⁷⁹ IBARRA, Antonio. “Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Rio da Prata por la Real Compañía de Filipinas, 1786-1790”. *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), p. 1-18, 2021, p. 15, tradução minha. “No ha habido economía. Los negros han sido de muy mala calidad y se han vendido a precios excesivos. Todas las miras políticas del Ministerio se han frustrado. Nada de lo estipulado se ha cumplido.”

⁴⁸⁰ NÓGUEROL, op. Cit., p. 223.

⁴⁸¹ AHU, Rio de Janeiro, cx. 231, doc. 15817.

⁴⁸² AGCRJ, Códice 53-3-5.

⁴⁸³ AHU, Avulsos (BG), cx. 36, doc. 2860.

Tabela 4 - Bergantin Tritão, capitão José Theodoro de Andrade, 1804

Traficante	Financiador	Nº de africanos escravizados	Nº da Guia de Escravos
José Francisco de Amaral	José Francisco de Amaral	30	377
José Francisco de Amaral	José Francisco de Amaral	11	379
Antônio João	Domingos Abreu	27	371
Albino José	Domingos Abreu Valle	15	375
Francisco José	Domingos Abreu Valle	37	372
Antônio Marques	Antônio José Ribeiro de Faria	31	378
Manoel Ignácio	Antônio José Ribeiro de Faria	29	374
Jordão Furtado	Antônio José Ribeiro de Faria	29	373

Fonte: Elaborado pelo autor. AHU, Rio de Janeiro, cx. 231, doc. 15817.

A defesa de Faria se centrava na afirmação de que ele seria apenas o fiador da viagem de 89 dos escravizados.⁴⁸⁴ Entretanto, mesmo que ele não fosse o proprietário do navio, ele ainda se configuraria como um dos mais importantes financiadores do tráfico para a Capitania.⁴⁸⁵ Ora, este grande comerciante tinha negócios com contrabandistas escravistas espanhóis. Em 1802, ele esteve em um processo jurídico contra Ventura Miguel Marcó Del Pont, um importante negociante atuante em Buenos Aires e Montevideu, por conta de uma carga de mercadorias diversas que foi perdida, cujo financiamento tinham feito juntos.⁴⁸⁶ Novamente, em 1810, ele esteve em um processo judicial contra Del Pont e Francisco Fernandes Varela, em relação a uma dívida não paga.⁴⁸⁷

⁴⁸⁴ AHU, Rio de Janeiro, cx. 231, doc. 15817. No processo estão reproduzidos 8 “guias de escravos” referentes à essa viagem, que contava com 209 escravizados, 3 financiadores e 6 despachantes. Observe-se que o tamanho da expedição, a aliança de vários investidores, bem como de vários despachantes em uma única viagem, apesar das informações estarem dispersas em várias guias, sugere uma possível revisão na interpretação de que as viagens para o Rio Grande de São Pedro eram dominadas por “pequenos envios” de 1 ou 2 escravizados, uma vez que certas guias devem ser compreendidas como partes de uma mesma expedição. Para a argumentação sobre “pequenos envios” ver BERUTE, op. cit. p. 125-127. A existência de um envio de 209, ou mesmo de 89 pessoas, contradiz diretamente a tese de Berute, que afirma não existirem envios de mais de 50 pessoas. Mais ainda, viagens de maior porte seriam compatíveis com os dados de viagens intra-americanas para o período, uma vez que entre 1780 e 1810, a média de cativos por navio no tráfico de escravizados comprados no Sul e Sudeste do Brasil e enviados para o Rio da Prata era de 77,6. <https://www.slavevoyages.org/voyages/aZXDaeWQ>.

⁴⁸⁵ Segundo a classificação de BERUTE, op. cit. p. 144, na qual os grandes traficantes são aqueles os responsáveis pelo despacho de mais de 75 escravizados.

⁴⁸⁶ ANRJ, Corte de Apelação, cx. 320, proc. 2345

⁴⁸⁷ BR; ANRJ, RIO, EJ. 0. ACI. 1504.

Tabela 5 – *Mestres de navios de envio de charque do Rio Grande de São Pedro e de contrabando de escravizados para o Rio da Prata (1792-1810)*

Traficante	Embarcação	Nº de africanos	ID's das viagens	Anos das viagens
João Ferreira Leal	S José e S Antônio	31	160088	1792
Antônio de Pietra Bitancourt	NS Piedade; Paracatú	214+	160127, 160269, 160336	1797, 1803, 1805
Jose de Arruda	Jardim da Fama	63	160312	1805
Manoel José da Fonseca	NS da Conceição	165	160118	1796
Pedro Lourenço de Alcântara	Pensamento Feliz	214	160292, 160335, 160355	1804, 1805, 1806
Christóvão dâ Cunha e Bitancourt	Vigilante	331	160344, 160504	1805, 1809
Miguel José de Freitas	NS do Rosário e S João; NS de Belém e S José; El S de los Pasos	830	160018, 160045, 160064, 160084, 160089	1780, 1782, 1783, 1792, 1793
José Paulino Bras	S Rita	35	160341, 160365	1805, 1806

Fonte: Slavevoyages, Intra-American Slave Trade – Database. Para as viagens do charque ver AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6.

Ventura Miguel Marcó Del Pont, nascido em Vigo, na Galícia, foi representante comercial em Buenos Aires da casa mercantil de seu pai, Juan Buenaventura. Ele dirigia uma rede de mercadores na América, nas cidades de Lima, Santiago de Chile, Mendoza, Córdoba, Potosí, Montevideo e Colônia de Sacramento, bem como na Espanha, em Málaga e Vigo. Em 1797, tornou-se um membro do *Cabildo de Buenos Aires*, o conselho municipal da cidade, e depois de 1803, passou a integrar o *Real Consulado de Comercio*. A partir de Buenos Aires, ele enviava, financiava e revendia carregamentos de couro, sal, charque, entre diversos outros produtos da terra, em competição direta com os produtores luso-brasileiros.⁴⁸⁸ Além de todas as mercadorias, ele era um negociante de seres humanos. De suas empreitadas no comércio de pessoas conhecemos duas: em 1800, ele enviou 8 pessoas entre o Rio de Janeiro e Montevideo a bordo do navio *S. Buenaventura*;⁴⁸⁹ e em 1802, 35 pessoas africanas recém-chegadas enviadas por ele – chamadas de *bozales* pelos espanhóis — faleceram pouco depois de chegar em Buenos Aires.⁴⁹⁰ Podemos ainda citar o caso de Miguel Ferreira Gomes. Ele era um negociante de grosso trato do Rio de Janeiro, tinha diversos negócios no Rio Grande de São Pedro e foi responsável pelo despacho de 168 pessoas escravizadas para a capitania.⁴⁹¹ Em 1808, ele armou o Bergantim *Buenos Amigos*, provavelmente chamado de Bons Amigos, em terras luso-brasileiras. O navio partiu do Rio de Janeiro em 11 de novembro daquele ano, levando 74 escravizados para Montevideo, sob comando do capitão Manuel José Caldas.⁴⁹²

Além da diferença de preços entre o Rio Grande e Montevideo, as mercadorias com as quais o tráfico era feito eram realmente importantes. Em Montevideo e Buenos Aires, mercadores baseados em Lisboa, no Rio de Janeiro ou nos EUA poderiam obter prata na forma de peças cunhadas, moedas ou *piñas de plata*, pinhas de prata.⁴⁹³ Este metal tinha muitos usos: poderia circular como moeda na América portuguesa, poderia ser embarcado para Lisboa, a fim de saldar empréstimos e importações, ou ainda, e mais importante, facilitava o tráfico escravista. A prata era essencial para a aquisição de tecidos asiáticos, que eram vitais no ramo

⁴⁸⁸ SOCOLOW, Susan Migden. *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*. Cambridge University Press, 1978, p. 97, 126. BROWN, Jonathan C. "Decline and Fall of the Spanish Merchants at Buenos Aires: Marcó del Pont in the Age of Independence". *Texas Papers on Latin America*. ILAS Paper N. 87-14, 1987, p. 1-4.

⁴⁸⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyages/447nUyAY> (ID 160201).

⁴⁹⁰ BROWN, J. C. op. cit. p. 4.

⁴⁹¹ FRAGOSO; FLORENTINO, op. cit., pp. 204-5. FLORENTINO, op. cit., p. 208. BERUTE, op. cit. pp. 138, 142, 144 148-149

⁴⁹² <https://www.slavevoyages.org/voyages/447nUyAY> (ID 160383)

⁴⁹³ BORUCKI, Alex. "The US slave ship Ascension in the Río de la Plata: slave routes and circuits of silver in the late eighteenth-century Atlantic and beyond." *Colonial Latin American Review*, v. 29, n. 4, p. 630-657, 2020, p. 639; BOHORQUEZ, Jesús. "Rio de Janeiro and the silver mining economy of Potosí: Trans-imperial, global, and contractual approaches to South Atlantic markets (18th century)". *Almanack*, p. ed00419, 2020b, p. 39.

africano do comércio de escravizados.⁴⁹⁴ Entre 1796 e 1807, 56% de todas as importações de Angola foram tecidos fabricados na Ásia e, entre 1798 e 1805, cerca de 76% destes foram enviados a partir de Lisboa.⁴⁹⁵

Outro problema eram as pessoas envolvidas no comércio de exportação de charque. Entre as 221 viagens que encontrei partindo do Rio Grande ou de Porto Alegre carregando charque para o Rio de Janeiro, entre 1793 e 1805, os mestres de aproximadamente 7,7% delas estavam diretamente envolvidos com o contrabando escravista para o Rio da Prata. Juntos eles desembarcaram ao menos 1.946 pessoas em Buenos Aires e Montevidéu.⁴⁹⁶ Os números não são muito altos, mas devemos manter em mente que os registros se referem a empreitadas contrabandistas que deixaram rastros, provavelmente muitas mais ocorreram neste período. Isto colocava uma questão adicional para os escravistas do Rio Grande de São Pedro: ao preparar expedições para o Rio de Janeiro, eles poderiam não intencionalmente financiar contrabandistas que inflavam os preços de pessoas escravizadas com suas ações ilegais. A expansão do tráfico foi tamanha que fez o preço dos escravizados subir com muita força. Entre 1793 e 1797, o preço médio dos escravizados homens, saudáveis, entre 20 e 29 anos, na fronteira sul da América portuguesa havia subido de 107.700 réis, para 160.000 mil réis, um aumento de 48,56%.⁴⁹⁷ Até no Rio de Janeiro a situação estava insustentável: em 1798, o desembargador e intendente-geral do Ouro naquela cidade, José Feliciano da Rocha Gameiro, estava reclamando ao secretário da Marinha e Ultramar que o preço dos escravizados na capital tinha passado de 50.000 para 100.000 réis, o que prejudicava os produtores rurais.⁴⁹⁸

Tratava-se de uma conjuntura de larga escala. Depois de 1777, após a expulsão dos portugueses de Colônia de Sacramento e da abertura do livre comércio nos portos atlânticos espanhóis, a situação apenas piorou. Montevideo emergiu como um competidor forte e o contrabando cresceu enormemente. Entre 1777 e 1812, mais de 70.000 seres humanos acorrentados foram transportados para o Rio da Prata;⁴⁹⁹ entre 1778 e 1792, cerca de 67 navios

⁴⁹⁴ MENZ, op. Cit., pp. 196-198; BOHORQUEZ, MENZ, op. Cit., p. 413; BORUCKI, op. Cit., pp. 633, 642-646; BOHORQUEZ, Jesus. "Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital, and the financing of the Portuguese-Brazilian slave trade (c. 1760-1808)." *Journal of Global History*, v. 15, n. 1, p. 19-38, 2020a, pp. 32, 37; Idem, op. cit., 2020b, pp. 22-23, 25, 30-31

⁴⁹⁵ MENZ, Maximiliano Mac. "As 'Geometrias' do Tráfico": o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (17-1807)." *Revista de História*, n. 166, p. 185-222, 20 196-197

⁴⁹⁶ Eles eram João Ferreira Leal (ID 160088), Antônio de Pietra Bitancourt (ID 160127, 160269, 160336), José de Arruda (ID 160312), Manoel José Fonseca (ID 160118), Pedro Lourenço de Alcântara (ID 160292, 160335, 160355, 160449), Christóvão dâ Cunha e Bitancourt (ID 160344, 160504), Miguel José de Freitas (160089, 160018, 160045, 160064, 160084) e José Paulino Bras (160341, 160365). As IDs são da Slavevoyages, Intra-American Slave Trade – Database. Para as viagens do charque ver AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6.

⁴⁹⁷ PINTAUDE, op. cit., pp. 66-69, 88.

⁴⁹⁸ PRADO, Fabrício. Op. cit. 2016, pp. 211-236, 2016, p. 234;

⁴⁹⁹ BORUCKI, op. Cit., 2011, pp. 90-92.

portugueses chegaram na região;⁵⁰⁰ e, finalmente, entre 1778 e 1806, 761 navios se engajaram no comércio interimperial em Montevideo, a maioria vinda do Brasil.⁵⁰¹ As rotas que abasteciam o capital escravista espanhol atravessavam os portos do Império português e eram frequentadas por mercadores luso-brasileiros e portugueses, que demandavam a Madrid licenças para conduzir negócios nos portos hispânicos.⁵⁰²

No Oceano Índico, a prata era necessária para que os agentes europeus pudessem investir em ciclos mercantis. Eles negociavam com mercadores locais, que adquiriam os tecidos dos artesãos por meio de adiantamentos feitos em dinheiro.⁵⁰³ Os negociantes portugueses desempenhavam um papel central nas viagens de retorno, mesmo quando a serviço de financiadores de outros impérios, reinos ou repúblicas.⁵⁰⁴ Na China, os *pesos* de prata recebiam preferência em relação a outras moedas, por conta de sua confiabilidade, e, a partir de 1800, tornaram-se uma mercadoria procurada para propósitos artísticos.⁵⁰⁵ Tudo isso significava que quando os proprietários escravistas do Rio Grande de São Pedro negociavam com os contrabandistas, eles estavam financiando a reprodução do tráfico transatlântico de escravizados como um todo. Através de suas próprias atividades ilegais, eles também conseguiam obter uma parte desta prata. O comércio fluvial ilícito entre Montevideo e o Rio Grande não era novo na região e as autoridades da capitania portuguesa, como Rafael Pinto Bandeira, governador interino do Rio Grande de São Pedro entre 1784 e 1786 e entre 1790 e 1793, estavam diretamente envolvidas no contrabando de escravizados e tabaco, utilizando canoas, nas quais eles traziam couros nas viagens de volta. Além disso, mercadores espanhóis emprestavam dinheiro aos negociantes luso-brasileiros da fronteira, de modo que eles pudessem conduzir seu comércio.⁵⁰⁶ A importância dos *pesos* de prata para a fronteira sul é facilmente verificada através de sua larga presença nas balanças de pagamento com a capital do Estado do Brasil.⁵⁰⁷

⁵⁰⁰ PRADO, Fabrício. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio da Prata*. University of California Press, 2015, pp. 66-67.

⁵⁰¹ PRADO, Fabrício. "Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824)." *História Econômica & História de Empresas* 25.1, p. 62-93, 2022, pp. 67-68.

⁵⁰² BOHORQUEZ, Jesús; MENZ, Maximiliano. "State contractors and global brokers: the itinerary of two Lisbon merchants and the transatlantic slave trade during the eighteenth century." *Itinerario*, v. 42, n. 3, p. 403-429, 2018, p. 416

⁵⁰³ BOHORQUEZ, op. cit., 2020b, pp. 40-43; BORUCKI, op. Cit., pp. 645-646.

⁵⁰⁴ BOHORQUEZ, op. cit., 2020a, p. 28.

⁵⁰⁵ IRIGOIN, Alejandra. "The End of a Silver Era: The Consequences of the Breakdown of the Spanish Peso Standard in China and the United States, 1780s-1850s", *Journal of World History*, Vol. 20, No. 2, pp. 207-243, 2009, pp. 239; BORUCKI, 2020, op. Cit. 642-643.

⁵⁰⁶ GIL, Tiago Luís. *Infieis transgressores: elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007, pp. 155-156, 177-182, 196.

⁵⁰⁷ MENZ, 2006b, 253; BOHORQUEZ, op.cit., 2020b, 23-24.

De forma direta: o mercado europeu de açúcar e algodão criou uma demanda por charque, tornando esse comércio uma importante fonte de lucro para os proprietários escravistas no Rio Grande de São Pedro. Em seguida, a demanda por escravizados produtores de charque redirecionava uma parte desses lucros para os comerciantes de escravizados, alguns dos quais estavam envolvidos em atividades de contrabando. Esse comércio de contrabando levou a um fluxo de prata para o Rio de Janeiro. Esse metal, a partir daí, entrava em uma rede global pela qual mercadores de Lisboa e outros capitalistas europeus financiavam o comércio na Ásia, utilizando a prata espanhola para adquirir têxteis que, por sua vez, eram usados para comprar africanos escravizados. Finalmente, esse sistema continuou a se perpetuar, à medida que alguns desses africanos escravizados eram destinados ao Rio Grande de São Pedro, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Em suma, uma parte dos lucros do comércio de charque foi redirecionada para o contrabando de escravos, que possibilitou esse comércio global através da prata espanhola. A carne salgada era mais uma mercadoria que lubrificava o contrabando e as conexões econômicas globais.

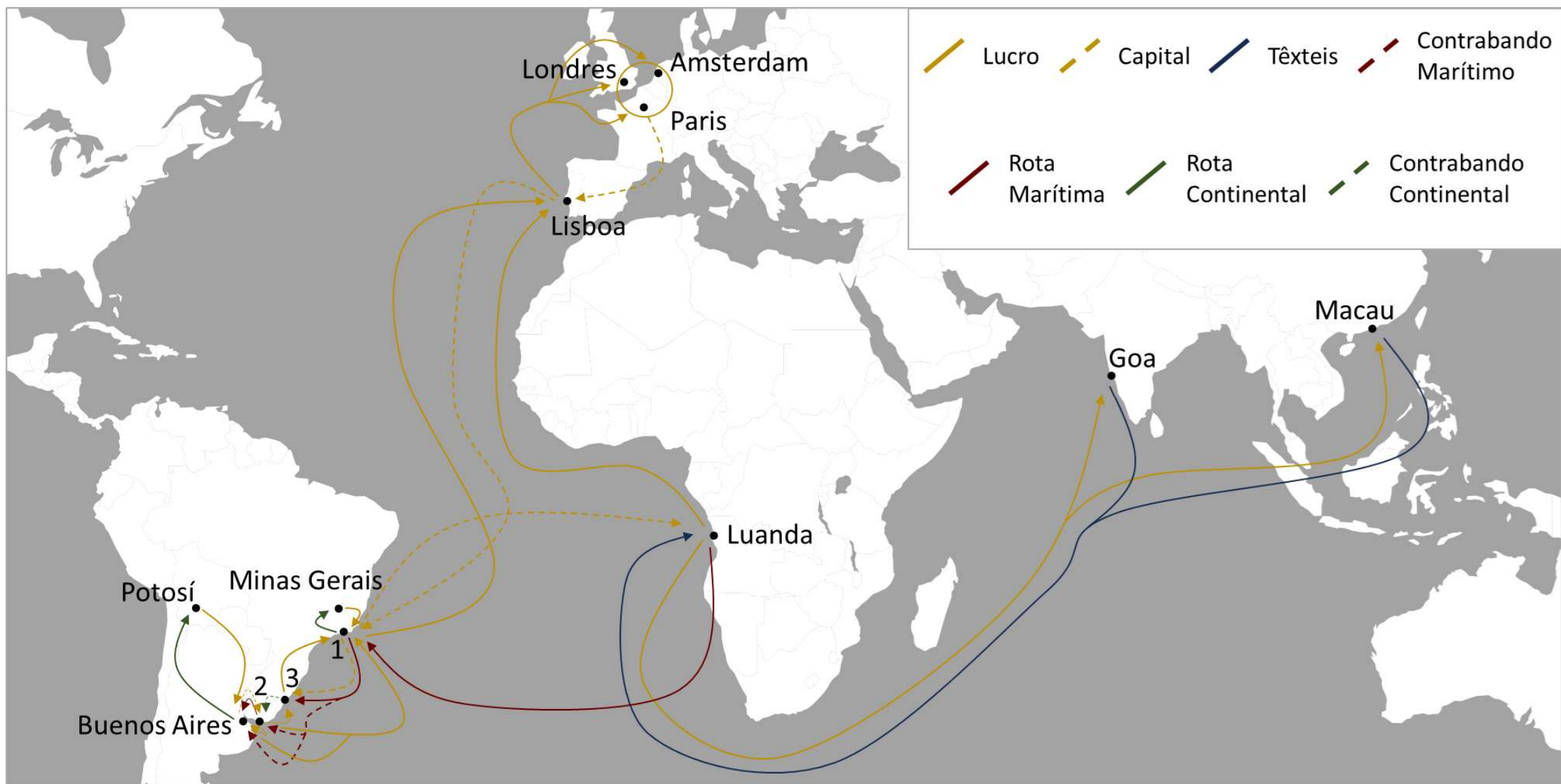
A situação foi aliviada apenas depois de 1801, através de uma contraofensiva militar, liderada pelo oficial naval britânico Donald Campbell, contratado pela Coroa portuguesa, que reduziu o fluxo de escravizados para Montevideu e interrompeu a onda inflacionária.⁵⁰⁸ No entanto, algumas mudanças já haviam acontecido. Ocorreu uma concentração do tráfico nas mãos dos comerciantes mais poderosos, possivelmente devido ao crescimento dos preços, que favorecia os mercadores mais ricos.⁵⁰⁹ Outra mudança foi a tendência crescente na natalidade entre as pessoas sob poder dos proprietários intermediários do Rio Grande de São Pedro. Aqueles que possuíam entre 5 e 9 pessoas se tornaram menos dependentes do tráfico transatlântico, uma vez que possuíam proporcionalmente menos africanos sob seu poder.⁵¹⁰

⁵⁰⁸ PINTAUDE, op. cit., p. 68

⁵⁰⁹ BERUTE, op. Cit., p. 130.

⁵¹⁰ ALADRÉN, op. cit., 2012, p. 112.

Figura 15 - Esquema simplificado de reprodução do capital escravista na rota Lisboa-Rio de Janeiro-Angola-Pacífico (1780-1810)



Fonte: Adaptado pelo autor. <https://travel-dealz.com/>. Ver texto. 1: Rio de Janeiro; 2: Montevideo; 3: Rio Grande

Nesta linha de pensamento, é bastante evidente que as flutuações de preços afetavam as dinâmicas produtivas da fronteira sul e que as ações dos agentes eram limitadas por determinações estruturais. A reiteração da escravidão em áreas periféricas da colônia estava enredada nas dinâmicas mercantis mais amplas, formadas nas possibilidades históricas do cenário atlântico, que eram, por sua vez, estruturadas pelas expectativas de produção de valor e margens de lucro, característica central do capital escravista-mercantil.⁵¹¹ Deste ponto de vista integrativo, podemos observar que as relações mercantis se transformavam conjuntamente às ações dos traficantes escravistas que levavam pessoas à capitania. Para compreender as transformações nas estratégias dos senhores e traficantes escravistas, proponho avaliar a referência às regiões de embarque atribuídas aos escravizados no Rio Grande de São Pedro. Assim, procuro identificar como os escravistas luso-brasileiros responderam ao aumento de preços reorganizando a demanda de escravizados nos diferentes pontos da costa africana. Espero identificar se houve alguma mudança na região de captura dos escravizados

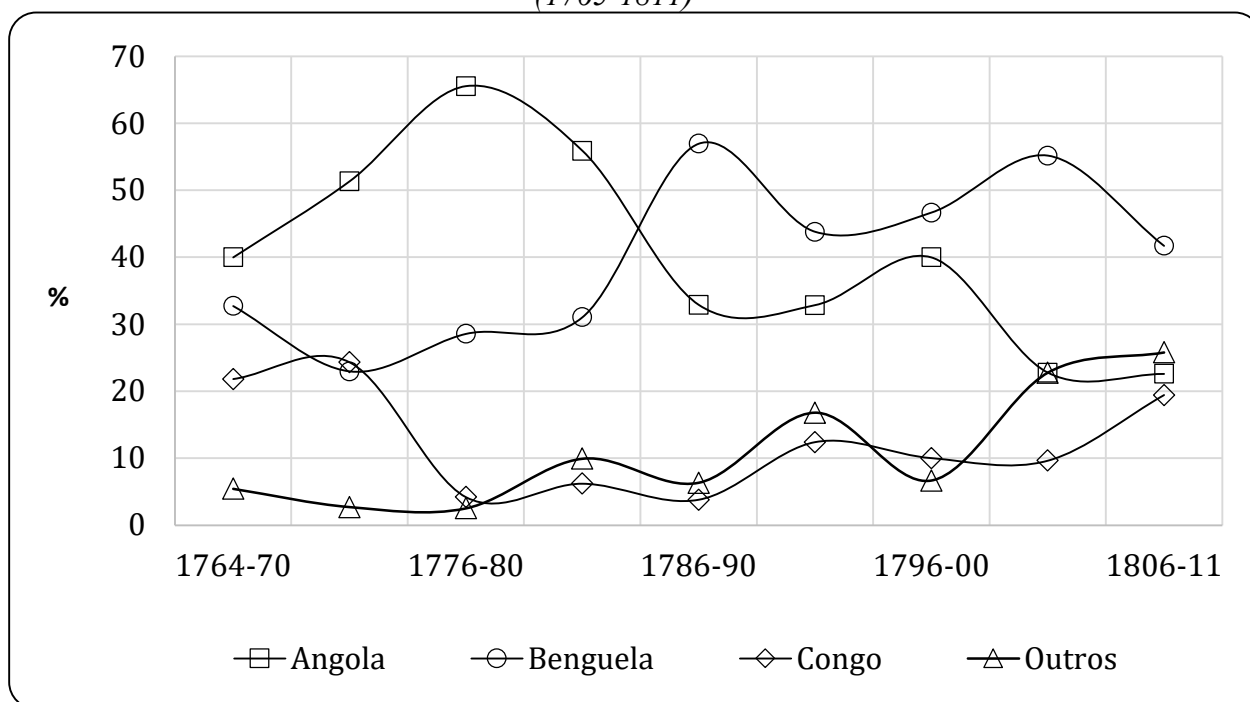
Não podemos presumir de maneira automática que as qualificações atribuídas aos africanos fossem mais do que meras indicações genéricas das regiões de onde partiram. Certamente, elas não representavam uma noção de “origem étnica”, pois tais classificações eram feitas por europeus, euro-americanos e euro-africanos, que impunham sua própria visão – ou, mais frequentemente, a falta dela – sobre essas populações. De fato, europeus e americanos muitas vezes não conseguiam distinguir entre um porto euro-africano, uma comunidade africana, uma região geográfica, um mercado africano ou até mesmo um rio ao categorizar os africanos. Além disso, os indivíduos embarcados poderiam ter nascido em áreas distantes do interior do continente, considerando a extensa rede comercial que ligava o litoral às zonas interiores da África, tornando a associação com um porto ou região de embarque altamente questionável.

Outro fator relevante é que a resistência dos escravizados poderia levá-los a se identificar com determinados grupos que não necessariamente correspondiam ao local onde nasceram e foram criados. Quando surgia a possibilidade de fuga, muitos cativos não hesitariam em reformular sua origem, e é essencial lembrar que novas identidades poderiam emergir no contexto do cativeiro, sendo construídas a partir das relações de solidariedade entre os prisioneiros. Em síntese, a identidade atribuída a uma pessoa poderia ser ressignificada e se

⁵¹¹ PIRES, Julio Manuel; COSTA, Iraci Del Nero da. “O capital escravista-mercantil: caracterização teórica e causas históricas de sua superação.” *Estudos avançados*, v. 14, n. 38, p. 87-120, 2000, pp. 24-26; MEILLASSOUX, op. Cit., pp. 74; SILVA, op. Cit., 2017, pp. 122-125.

tornar fluida. Além disso, é fundamental reconhecer que estamos lidando com registros coloniais, nos quais a tentativa de redefinir identidades subalternas reflete mais as disputas político-econômicas entre agentes coloniais – fossem eles aliados ou não – e os escravizados do que a efetiva configuração cultural e política das comunidades, etnias e identidades africanas.⁵¹²

Gráfico 28 - Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande de São Pedro (1765-1811)



Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Levando essas reflexões em conta, podemos analisar o Gráfico 28. O primeiro aspecto a se destacar, entre 1764 e 1780, é o aumento da proporção de indivíduos classificados como “Angola”, uma designação que deve ser compreendida como referência à cidade de São Paulo de Luanda, fundada em 1575. No entanto, a partir de 1781, a posição dominante desse porto começa a se dissolver. O segundo ponto de destaque é a ascensão de Benguela, correspondendo à cidade de São Filipe de Benguela, estabelecida em 1617. Sua relevância cresce progressivamente entre 1775 e 1790, período em que se torna a principal zona de embarque dos africanos escravizados registrados no Rio Grande de São Pedro. Por fim, é importante notar a

⁵¹² THOMPSON, op. Cit., 2021, pp. 6-10; SILVA, op. Cit., pp. 76-81; ALADRÉN, op. Cit., p. 123; ELTIS; RICHARDSON, op. Cit., pp. 24-25.

ampliação da diversidade das regiões de embarque a partir de 1791, momento em que as classificações “Ganguela”, “Quissáma” e “Cassange” passaram a ganhar maior expressividade.

Esse cenário de transformação, no qual Luanda perdeu sua posição de destaque para Benguela, revela aspectos importantes da dinâmica comercial da época. À primeira vista, torna-se evidente o papel central da rede mercantil fluminense, cujos integrantes estavam entre os principais agentes que operavam em Benguela. Esse protagonismo se explica, em parte, pela introdução da cachaça do Rio de Janeiro, conhecida como jeribita, como meio de pagamento ao longo do século XVIII. Essa bebida, um subproduto alcoólico do açúcar, era altamente valorizada na África Centro-Occidental. Inicialmente, competiu diretamente com o vinho português, mas tornou-se essencial para que os comerciantes fluminenses consolidassem seu domínio sobre as rotas de tráfico de escravizados. A jeribita permitia a redução dos custos na aquisição de cativos durante o auge da mineração aurífera no Brasil, aumentando os lucros das elites agrárias, que conseguiam vender esse produto secundário com margens vantajosas. Além disso, a cachaça desempenhava um papel crucial na manutenção de um mercado consumidor para os mercadores luso-brasileiros, tanto por sua longa durabilidade quanto por sua grande aceitação na região. Com o tempo, passou a ser incorporada aos rituais locais, reforçando ainda mais sua importância. Esse diferencial comercial conferiu aos luso-brasileiros uma vantagem significativa sobre os portugueses e outros negociantes europeus.⁵¹³ Nas décadas finais do século XVIII o transporte entre o Rio de Janeiro e a África estava dominado pelos luso-brasileiros e luso-africanos, ainda que eles contassem com o capital de Lisboa para realizar o comércio.⁵¹⁴

Por um lado, estes comerciantes certamente eram os transportadores majoritários de africanos escravizados para o Brasil. Do total de 1.111.746 pessoas da África Centro-Occidental desembarcadas no Brasil, entre 1760 e 1815, 89,5% ou 995.321 foram carregadas em navios que iniciaram suas viagens no Brasil e apenas 10,1%, ou 113.171, em navios que partiam da Europa. Também das 3.427 viagens que tinham o Brasil como destino, 88,3%, ou 3.029, partiam do Brasil e 11%, ou 380, da Europa.⁵¹⁵ Por outro lado, o papel dos financiadores baseados em Lisboa foi intensamente subestimado e muito pouco estudado nos diferentes ramos do comércio, especialmente no tráfico de escravizados.⁵¹⁶

⁵¹³ MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988, pp. 482-485; ALENCASTRO, op. Cit., 2000, pp. 312-324; CURTO, José. C. *Enslaving spirits: the Portuguese-Brazilian alcohol trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Brill, 2003.

⁵¹⁴ BORUCKI, op. cit., 2020, 634

⁵¹⁵ <https://www.slavevoyages.org/voyages/OxVEiaL3>

⁵¹⁶ MENZ, op. Cit., 2012, 185-190; BOHORQUEZ; MENZ, op. Cit., 404; BOHORQUEZ, Jesus. “Para além do

As balanças comerciais de Angola sugerem que ocorreu um aprofundamento saldo negativo com Portugal e um saldo crescentemente positivo com o Brasil entre 1796 e 1811. Uma possibilidade de transferir essas quantias do Brasil para Portugal era a existência de algum mecanismo de crédito utilizado para pagar os mercadores de Lisboa depois que a venda das pessoas escravizadas ocorresse no Brasil. Este era o caso das *letras de câmbio* descontadas no Brasil.⁵¹⁷ Também através das *letras de risco*, mercadores de Lisboa e do resto da Europa entravam neste comércio volátil.⁵¹⁸ Esses instrumentos, as *letras de risco*, eram um dispositivo financeiro que tinha como objetivo distribuir o risco do negócio entre os investidores, uma vez que quem se comprometia, caso o negócio não ocorresse, eram os emprestadores. Isso significava que um sistema de leis e cortes de julgamento era necessário a fim de garantir o fluxo de negócios, o que acabava por centralizar sua realização em Lisboa. A partir daquela cidade, os envolvidos poderiam apelar para a Coroa.⁵¹⁹ Como um exemplo, dos 152.925.283 réis investidos no navio *São Luis o Afortunado*, que navegou para Macau em 1776, 21,2% vieram de Paris, 11,3% de Londres, 6,9% de Amsterdam, 15,1% do Cantão e 45,5% de Lisboa.⁵²⁰ As viagens eram frequentemente preparadas utilizando recursos dos capitalistas da capital do império, que eram pagos depois da venda das mercadorias resultantes na *Casa da Índia*.⁵²¹

As sociedades mercantis, companhias ou ainda firmas, também poderiam ser formadas entre agentes no Brasil e capitalistas e financistas lisboetas através de contratos. Tais instituições eram geralmente assimétricas, com uma forte tendência a defender o capital de Lisboa em desfavor dos mercadores residentes no Brasil. Os agentes frequentemente recebiam a menor parte dos lucros, não podiam ter mais de um parceiro comercial ou financiar expedições mercantis independentemente, tinham de obedecer a ordens estritas de Lisboa e poderiam até mesmo ser impedidos de casar-se ou de adentrar ordens religiosas. Tudo isso era montado para preservar o montante da multiplicidade de investidores, com o qual o negócio era conduzido

Atlântico Sul: fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do século XVIII". *Revista de História (São Paulo)*, p. a08318, 2019, pp. 6-8; BOHORQUEZ, op. Cit., 2020a, pp. 20-22; MELO, Felipe Souza. Hierarquias mercantis no Atlântico Português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807. *Revista de História (São Paulo)*, n. 180, a02520, 2021, pp. 3-5

⁵¹⁷ MILER, op. Cit., 1988, pp. 299-301; MENZ, op. Cit., 2012, pp. 201-205; BOHORQUEZ; MENZ, op. Cit., pp. 413-414.

⁵¹⁸ BOHORQUEZ, op. Cit., 2020a, pp. 26-27

⁵¹⁹ BOHORQUEZ, op. Cit., 2019, p. 12; idem, op. Cit., 2020a, pp. 23-25.

⁵²⁰ Ibidem, p. 28.

⁵²¹ Idem. *Globalizar el sur. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. PhD diss., European University Institute, 2016, p. 111; BOHORQUEZ, MENZ, op. Cit., 413-414, 419, 421; BOHORQUEZ, op. Cit., 2019, 11-15.

entre a Colônia e a capital.⁵²² Novamente, o tráfico de escravizados para as Américas era um empreendimento econômico de escopo global, mesmo que nas margens americanas ele aparecesse através de um enquadramento atlântico.

E, de fato, as características demográficas das pessoas escravizadas que eram enviadas para o Rio Grande de São Pedro reforçam a tese de que a determinação do preço era predominantemente atlântica. No final do século XVIII os *africanos novos*, passavam a se tornar cada vez mais predominantes no tráfico para a capitania, em detrimento dos *ladinos* e *crioulos*.⁵²³ Em outras palavras, uma maior porcentagem de africanos com baixa inserção social, em contraste com aqueles com alta inserção social e aos nativos da colônia. Uma vez que o preço dos africanos novos costumava ser superior aos dos outros grupos, podemos interpretar este movimento como uma escolha pela opção mais barata no odioso comércio.

No fim do século XVIII, em Benguela, uma comunidade de traficantes “brasileiros” estava em formação.⁵²⁴ Podemos afirmar com segurança que a forte conexão comercial entre os traficantes do Rio de Janeiro e as elites escravistas do Rio Grande de São Pedro foi uma estratégia fundamental para lidar com o aumento dos preços dos escravizados. Isso se deve ao fato de que os comerciantes fluminenses possuíam um amplo acesso ao tráfico de cativos provenientes de Angola, especialmente de Benguela, onde os custos eram mais baixos. A ascensão de Benguela como centro de embarque deve ser interpretada em conjunto com as demandas dos agentes compradores. Os mercadores luso-brasileiros estavam, em grande medida, redesenhando a geografia das trocas comerciais para escapar da fiscalização e dos impostos que encareciam os preços em Luanda, garantindo assim melhores condições para as suas operações.⁵²⁵ Desde a sua fundação, Benguela representava um desafio para os traficantes estabelecidos em Luanda, pois esse novo entreposto desviava parte da demanda por escravizados. Uma das principais vantagens que ajudava a reduzir os custos de captura e transporte – além de permitir a evasão tributária – era a possibilidade de realizar transações diretamente em mercadorias, evitando assim a necessidade de recorrer às letras de câmbio. Esses instrumentos de crédito eram amplamente utilizados em Luanda e estavam sob forte

⁵²² MELO, op. Cit., pp. 5-6, 9, 11-13.

⁵²³ BERUTE, op. Cit., pp. 51-79.

⁵²⁴ THOMPSON, Estevam Costa. “Sociedades negreiras: a comunidade de comerciantes ‘brasileiros’ em Benguela em fins do século XVIII.” In: BERTHET, Marina (et al). *África: histórias conectadas*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2015a, pp. 102-109. O termo “brasileiro” não designa uma “nacionalidade”, mas sim um grupo de mercadores que tinham fortes relações com as margens atlânticas luso-americanas.

⁵²⁵ SILVA, Daniel B. Domingues. “The Atlantic Slave Trade from Angola: a Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867”. *International Journal of African Historical Studies*. Vol. 46, No. 1, p. 105-122. 2013, pp. 114-119

influência de mercadores, banqueiros e capitalistas europeus, que os manipulavam extensivamente para controlar os fluxos financeiros do comércio de escravizados.⁵²⁶

No início do século XVIII, os traficantes de escravizados pressionavam por autorização para estabelecer uma rota direta entre Benguela e o Brasil. Em 1716, essa demanda foi atendida pela primeira vez, apesar da forte oposição dos mercadores de Luanda, que recorreram repetidamente contra o que consideravam a “ilegalidade” desse comércio.⁵²⁷ O pedido de legalização indica que essa rota comercial não apenas já era conhecida e experimentada, mas também que os negociantes estavam confiantes em seu potencial lucrativo. Isso é especialmente relevante, considerando que o tráfico de escravizados era uma atividade de alto risco e elevado custo, na qual a viabilidade do negócio dependia diretamente da garantia de margens de lucro significativas para sua manutenção e expansão. Após sua consolidação em 1720, a importância dessa região como um ponto estratégico para o tráfico de escravizados apenas se ampliou ao longo do século XVIII.⁵²⁸

Essa dinâmica, no entanto, não era motivada apenas pela alta demanda. Uma série de conflitos generalizados entre os líderes tradicionais, os sobas, e os guerreiros *Mbangala* – que estavam organizados em comunidades político-espiritual-militares, conhecidas como *kilombos*⁵²⁹ – foi um dos principais fatores que contribuíram para a descentralização e instabilidade da região, criando um ambiente propício para a consolidação da nova rota comercial. Em termos mais simples, essa tensão surgiu devido à contestação dos *Mbangala* à estrutura de linhagem, que era a forma tradicional de sucessão de poder, enquanto os sobas transmitiam sua autoridade política através da filiação matrilinear. Do lado *Mbangala*, essa disputa política foi ideologicamente formulada por meio do culto cosmológico ao kilombo – o que incluía a proibição de formar linhagens entre os guerreiros e a adoção de jovens de outros grupos para fortalecer suas fileiras.⁵³⁰ Em concordância com Thompson, podemos considerar nesta disputa como uma forma de “revolução” contra a reprodução social das lideranças *sobas*

⁵²⁶ MILLER, op. cit. 1988, pp. 486-469; ARRIGHI, Giovanni. *The long twentieth century: Money, power, and the origins of our times*. verso, 1994, pp. 125-133; MENZ, op. cit., 2012, pp. 202-204, 214-216.

⁵²⁷ CÂNDIDO, Mariana P. *Enslaving Frontiers: Slavery, Trade and Identity in Benguela, 1780-1850*. PhD Thesis, Toronto: York University, 2006, pp. 24-26.

⁵²⁸ CÂNDIDO, Mariana P., ‘Trade Networks in Benguela, 1700-1850’ in: RICHARDSON, D.; DA SILVA, F. R. (eds.). *Networks and trans-cultural exchange: slave trading in the South Atlantic, 1590-1867*. Leiden and Boston: Brill, pp. 143-165, 2014, pp. 144-147.

⁵²⁹ Segundo Alencastro (2000, p. 90) “um campo militar, uma irmandade de guerreiros”.

⁵³⁰ NASCIMENTO, Beatriz. “O conceito de quilombo e a resistência cultural negra.” In: RATTS, Alex. *Eu sou atlântica. Sobre a trajetória de vida de Beatriz Nascimento*. São Paulo: Imprensa Oficial, p. 117-125, 2006, pp. 117-119.

e sua legitimidade.⁵³¹ Como consequência desse conflito persistente, o ritmo das comunidades de pequena escala nos sertões de Benguela estava sendo quebrado. Se considerarmos as migrações sazonais, que eram uma estratégia comum para lidar com as secas, fica claro por que seus membros estavam frequentemente sob a ameaça de serem capturados. Essas movimentações, além de serem uma resposta a desafios ambientais, tornavam essas populações vulneráveis aos traficantes, que se aproveitavam da instabilidade da região para ampliar suas atividades.

Alianças frágeis entre portugueses, sobas e guerreiros Mbangala eram bastante comuns. Para os africanos, essas alianças representavam uma forma de fortalecer seu poder militar contra inimigos nativos e, ao mesmo tempo, participar dos ataques de escravização poderia ajudá-los a evitar se tornar vítimas desses mesmos ataques, pois, se a demanda europeia por escravizados não fosse atendida, os supostos "aliados" poderiam facilmente se tornar os próximos alvos. No entanto, mesmo essa estratégia não era infalível: as comunidades alinhadas não foram poupadas pela ânsia mercantil de seus instáveis parceiros luso-brasileiros e luso-africanos. Quando conveniente, tanto os oficiais régios quanto os comerciantes privados eram rápidos em trair seus aliados, sem hesitação ou remorso.⁵³² Os conflitos anteriores à chegada dos portugueses foram, assim, exacerbados através da ação imperial.

À medida que os invasores coloniais escolhiam seus aliados e requisitavam seres humanos para o tráfico atlântico de escravizados, a ameaça constante – inicialmente implícita – se consolidou no Sistema Atlântico Ibérico, com o objetivo de atender às exigências da acumulação de capitais. No entanto, essa mesma demanda foi uma das causas do ciclo vicioso de desorganização violenta das relações de produção, impulsionado principalmente pela guerra, cujo significado foi profundamente alterado pela intervenção portuguesa. Além disso, o declínio do excedente alimentar e a disseminação de inúmeras doenças, causadas pela migração forçada – tanto daqueles que eram capturados e levados para a costa quanto daqueles que fugiam das guerras de captura para o interior – também desempenharam papéis cruciais nesse processo.⁵³³ Durante a década de 1790, um boom nas exportações de escravizados ocorreu em Benguela, ainda que um aumento crescente e contínuo já estivesse ocorrendo desde meados do

⁵³¹ THOMPSON, op. cit., 2021, pp. 130-131.

⁵³² Ibidem,

⁵³³ MANNING, Patrick. *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, pp. 56-59; CÂNDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and Its Hinterland*. New York: Cambridge University Press, 2013, pp. 76-78; THOMPSON, op. cit., 2021, pp. 53-54.

século XVIII.⁵³⁴

Era uma conjuntura enredada, correlacionada à dinâmica fluminense, que era decisiva no menor e mais pobre porto de Rio Grande. Embora seja claro que as forças da oferta desempenhavam um papel central, dada a dinâmica política local, também é importante destacar a diversificação do papel dos intermediários mercantis, que, aparentemente, estavam se tornando uma questão cada vez mais relevante. Pelo menos desde a Guerra dos Sete Anos – e, em parte, devido à percepção crescente da fraqueza militar do Império português –, o número de franceses em Benguela aumentou, integrando-se às redes mercantis da costa, ao mesmo tempo em que as acusações portuguesas contra eles se intensificavam. De fato, além de serem proibidos de comercializar, os traficantes franceses traziam consigo tecidos asiáticos, álcool e, especialmente, armas – mercadorias de grande valor e muito procuradas pelos comerciantes locais. Dado o volume desse comércio, não poderia ser realizado sem a colaboração ativa das autoridades e dos grandes traficantes luso-africanos e luso-brasileiros, já que os franceses circulavam publicamente e comerciavam livremente pela cidade.⁵³⁵

Tabela 6 – *Porcentagem de escravizados africanos no Rio Grande (1804-1811)*

Região	Porcentagem
Angola, Benguela, Cassange, Ganguela e Rebolo	34,56
Da Costa	29,63
Congo	24,69
Mina	11,11

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Para ilustrar a liberdade com que os franceses operavam no tráfico, podemos mencionar um caso encontrado por Estevam Thompson na documentação. Esse caso demonstra que, mesmo após ser confrontado pelas autoridades coloniais em 1790, um traficante francês respondeu de maneira desafiadora, afirmando que ficaria o tempo necessário para concluir seus negócios, desconsiderando o suposto poder decisório dos portugueses e o regulamento que proibia navios estrangeiros de permanecerem por mais de três dias na cidade. O autor também demonstrou, por meio de pesquisa historiográfica, que os contrabandistas de escravizados luso-

⁵³⁴ Idem, p. 184

⁵³⁵ MILLER, op. cit., 1988, pp. 469-471; THOMPSON, op. cit. p. 185-190.

africanos possuíam poder suficiente não apenas para desafiar as autoridades, mas também para depô-las, se necessário. Um exemplo disso foi o caso do governador de Benguela, José Mario Doutel Machado e Vasconcelos, que, durante sua breve passagem pelo cargo (1788-1789), foi acusado pelos comerciantes de escravizados de corrupção e tirania, sendo rapidamente substituído.⁵³⁶

Tabela 7 – *Porcentagem de escravizados da África Centro-Occidental no Rio Grande (1804-1811)*

Sub-Região	1804-1807	1808-1811
Angola	25	0
Benguela	40	62,5
Cassange	20	12,5
Rebolo	10	12,5
Ganguela	5	12,5

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Combinando análises quantitativa e qualitativa, podemos perceber que, de um lado, a partir de 1791, foi desencadeada uma campanha contra os contrabandistas.⁵³⁷ No entanto, no reverso dessa situação, o período de cinco anos entre 1791 e 1795 representou uma desaceleração, mesmo que circunstancial, na participação das pessoas escravizadas de "Benguela" registradas no Rio Grande de São Pedro. Esse período parece ter sido o momento de vitória das forças legais, em contraste com o intervalo de 1786 a 1791, que as autoridades coloniais portuguesas caracterizaram como o auge da atividade de contrabando. Esse último período também marca o pico da presença de Benguela em nossa série de dados, como é evidente no Gráfico 27. Na fronteira do Rio Grande, especialmente, as pessoas originárias de Angola, Benguela e seus sertões, como os Quilengues, formavam o grupo mais expressivo em termos quantitativos, representando cerca de 34,5% entre 1804-1811, conforme mostrado no Gráfico 29. Se, por um lado, e sem muita surpresa, a designação genérica "da Costa" era a muito relevante, por outro, aqueles que recebiam rótulos referentes à África Centro-Occidental e seus interiores eram a maioria relativa. Entre esses, aqueles que apontados como vindo de Benguela e seus sertões eram o grupo prevalente, como é possível ver na Tabela 6. Neste sentido,

⁵³⁶ Ibidem, p. 185-190

⁵³⁷ Idem.

provavelmente devemos interpretar a descrição “Ganguela” como referente ao povo “Nganguela”, que habitava o platô centro-africano. A presença de pessoas “Benguela” se tornava cada vez mais significativa com o passar da década, ultrapassando 60% do total (Tabela 7).

Outra razão para importar pessoas do sul de Angola era sua experiência e conhecimento na criação pecuária de gado bovino. Em 1797, o coronel português, Paulo Martins Pinheiro de Lacerda, escreveu um texto sobre os hábitos, práticas econômicas e costumes rituais dos povos dos sertões de Benguela.

Estes negros, creando tanto gado, não comem delle a carne, e só é para o vender, ou ir creando grande numero, em que consiste a sua riqueza, e ostentação ; mas quando qualquer destes ricos morre, então matam todo o gado que elle tem, e o comem de função nos seus gentilicos *funeraes*, e a *memoria* que lhe conservam é porem-lhe em cima da sepultura (que é nos caminhos, e monturos) todas as caveiras dos bois que comeram, bem escarnadas : unicamente com as armações, e com o grande numero, que elles comem, lhe fica levantado um grande mausoleu , ou montão de madeira do ar, como eu vi muitos por todo este sertão de Mundombes.⁵³⁸

A relação ritualística com os animais transcendia seu caráter “utilitário”, que ganhava relevo no olhar no militar. Mesmo em épocas de seca, raramente o gado era abatido. Afinal de contas, ele era um símbolo de poder, de memória, um companheiro de existência e de modo vida. Apenas após 1860, quando o comércio dos animais com os portugueses se tornou mais frequente, as sociedades da região passaram a lidar com os animais como um recurso a ser consumido.⁵³⁹ A região do interior de Benguela, os Quilengues, era bastante árida, de característica savânica. Isso representava um desafio. Frequentemente, a água era a limitação material da criação de gado nas Américas, já que a biologia do trato digestivo bovino dependia de uma enorme quantidade de água para garantir seu bem estar. O processo de fermentação, necessário para a absorção dos nutrientes vegetais, requer uma grande quantidade de saliva. Na ausência de água e de saliva o gado rapidamente perde a vida.⁵⁴⁰

Portanto, o desenvolvimento da pecuária na região se deparou com a preocupação crítica do abastecimento de água. Contudo, os locais já haviam desenvolvido uma solução. Eles

⁵³⁸ LACERDA, Paulo Martins Pinheiro de. “Notícia da cidade de São Filippe de Benguella e dos costumes dos gentios habitantes daquele sertão” (10 November 1797), *Annaes Marítimos e Coloneaes*, 5ª série, Lisboa: Imprensa Nacional, pp. 486-491, 1845, p. 450

⁵³⁹ SALOKOSKI, Märta. *How Kings are Made – How Kingship Changes: A Study of Rituals and Ritual Change in Pre-Colonial Owamboland, Namibia*. Helsinki: University of Helsinki, 2006, p. 73.

⁵⁴⁰ SLUYTER, Andrew. *Black ranching frontiers: African cattle herders of the Atlantic world, 1500-1900*. Yale University Press, 2012,

produziram uma tecnologia conhecida como *Cassima*, *Cacimba* ou *Cassimba*, uma forma de poço artesiano, escavado em areia, com o fundo aberto e reforçado lateralmente com madeira. Através dessa fonte, eles saciavam a si mesmos e ao gado.⁵⁴¹ O capitão assistente Elias Alexandre da Silva Corrêa, entre 1787 e 1799, escreveu um livro intitulado "História de Angola", no qual ele observou que "As agoas de Cassimbas mais salitrozas, e impuras servem somente para as Lavages particulares dos donos, e nutrição dos gados respectivos".⁵⁴² Evidentemente, ele estava criticando a alteridade dos africanos e ampliando as supostas dificuldades que ele havia enfrentado em Angola. Uma vez que ele estava escrevendo o texto como uma forma de requisitar mercês, benefícios à Coroa portuguesa, essa era uma importante estratégia de convencimento.⁵⁴³ Ao apontar os usos da *Cacimba*, ele foi acompanhado por Lacerda, que afirmou que

A Cidade de S. Fillippe de Benguella está situada n'uma planície junto ao mar, bastante baixa, no seu pavimento se acha agua salobra em pouca profundidade (o que talvez concorra para ser muito sujeita a moléstias). [...] Alli no mar, desagoa o rio Maribondo, de boa agoa, mas ninguem a vê senão nas enchentes de agoas do sertão, é da que alli se bebe, e servem todos, cavando na arêa do dito rio por onde ella vem filtrando.⁵⁴⁴

Apesar dos dois militares estarem aparentemente incomodados com a água em África, quando esta tecnologia atravessou o Atlântico, a situação se tornou bastante diferente. Se, por um lado, Sabastião Bettamio relatou a existência da *Cacimba* no Rio Grande de São Pedro já em 1780, a tecnologia da *Cacimba* foi incorporada na colonização do sul, muito provavelmente, acentuada pela formação do complexo charqueador.

Em qualquer parte da Vila onde se pretenda fazer poços ou cacimbas, como lá lhe chamam, se acha água em pequena altura e em muitas partes capaz de se beber; suposto que nem todos usam dela, por que a mandam busca a ilha dos Marinheiros em que já se falou (...) o que se poderia evitar conservando em beneficio do povo uma ou mais cacimbas limpas, fazendo-lhe sua fonte para se conservar a água com asseio, pois de o não haver, procede à repugnância de se servirem das cacimbas. Fora da Vila menos de meio quarto de légua há uma paragem a que chama as Cacimbas (...).

⁵⁴¹ THOMPSON, op. cit. 2021.

⁵⁴² CORRÊA, Elias Alexandre da Silva. *História de Angola*, 2 Vols., Lisboa: Editora Ática, [1787-1792], 1937, vol. I, p. 146.

⁵⁴³ OLIVEIRA, Ingrid Silva. *Textos militares e mercês numa Angola que se pretendia 'reformada': um estudo de caso dos autores Elias Alexandre da Silva Correa e Paulo Martins Pinheiro de Lacerda*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

⁵⁴⁴ LACERDA, Paulo Martins Pinheiro de. "Notícia da cidade de São Filippe de Benguella e dos costumes dos gentios habitantes daquele sertão" (10 November 1797), *Annaes Marítimos e Coloneaes*, 5ª série, Lisboa: Imprensa Nacional, pp. 486-491, 1845, p. 486.

A partir do momento em que ela passou a cumprir uma função mercantil, passou também a ser elogiada. O mercador francês Nicolau Dreys, que operou no Rio Grande de São Pedro entre 1817 e 1825, era bastante afeito àquela fonte de água

A agua potavel que se acha no territorio da cidade de S. Pedro he agua de cacimba; chamão cacimba a hum poço praticado nas arêas (...). A agua da cacimba he talvez huma das mais puras que se póde beber no globo, e sua qualidade incorruptivel (...) he o sabor um tanto aspero e como salobro que lhes notão as pessoas que o habito não tem familiarisado com ellas (...), mas também (...) não ha nada mais facil do que accostumar-se com ellas.⁵⁴⁵

O uso da *cacimba*, foi provavelmente intensificado na fronteira sul, conforme ela, progressivamente ia se tornando mais arenizada e, portanto, mais próxima da paisagem árida de Benguela. A pisoteamento do gado causava a compactação do solo e, conseqüentemente o arenizava, tornando a busca por terras propícias para a criação do gado *vacum* uma tarefa mais difícil. Francisco João Roscio, um engenheiro militar português, escreveu em 1780 um “Compêndio Noticioso”, no qual ele procurou retratar a paisagem dos pampas a fim de convencer o Vice-Rei do Brasil da utilidade de investir no território. Deste modo, ele lançava o seu próprio nome na política, de sorte que anos mais tarde ele veio a se tornar governador da capitania.⁵⁴⁶ Ainda que ele estivesse sendo bastante generoso e mesmo exagerado em sua descrição, ele relatou o processo de degradação do solo.

"As hervas e culturas crescem com abundancia mas sendo este terreno pisado por bestas e gado com muita frequencia em algum lugar logo se descobrem as areias e lavados pela chuva do que tem de terra fica uma areia solta e movel com qualquer vento (...)"⁵⁴⁷

Este parece ser um ponto de distanciamento entre a produção pecuarista da América portuguesa e da América espanhola. E isso, ao que tudo indica, se deve às diferentes tradições tecnológicas transportadas e reconfiguradas na América a partir da África, reelaboradas pelos escravizados que participavam das atividades produtivas. Se, o Rio Grande de São Pedro estava recebendo uma proporção cada vez maior de pessoas vindas de Benguela e seus interiores, a situação era bem diferente no Rio da Prata: entre 1771 e 1812 a porcentagem de pessoas vindas da África Centro-Occidental reduziu-se muito significativamente. De mais de 95% na década de

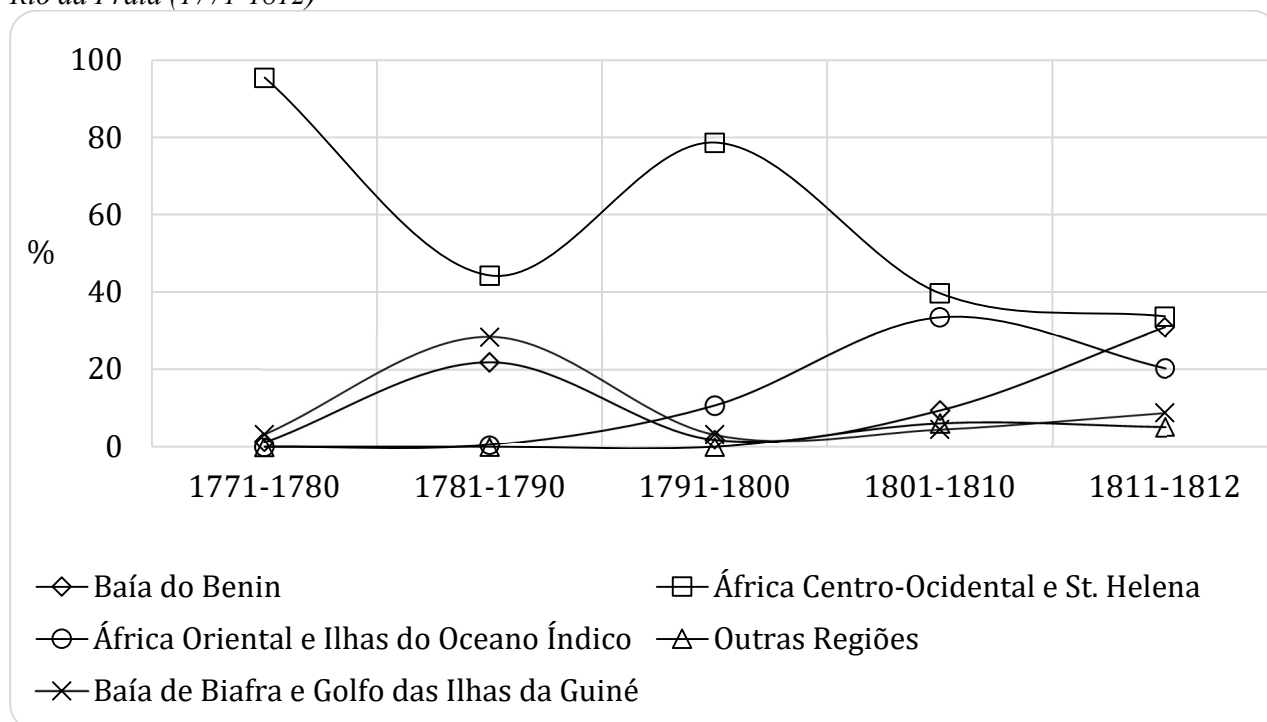
⁵⁴⁵ DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839, pp. 114-115. Essa relação entre as palavras “cacimba”, “kixima”, “Quichíma”, and “Xima” – das línguas portuguesa, Umbundo/mbundo, kimbundo e kikongo – causadas pela migração forçada de São Filipe de Benguela – está presente mesmo nos dias de hoje, considerando os dialetos “crioulos” no Brasil. SIMÕES, E. M. *África Banta na região diamantina: uma proposta de análise etimológica*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

⁵⁴⁶ KHÜN, SILVA, COMISSOLI, op. cit. p. 60.

⁵⁴⁷ ROSCIO, 1942 [1781], p. 35-36.

1770, ela passou a 39% na década de 1801 a 1810. Enquanto isso, a proporção de pessoas vindas da África Oriental e das ilhas do Oceano Índico e da Baía do Benin vinha aumentando, como sugere o Gráfico 29. Isso se deve a duas principais correntes: de um lado ao tráfico português de escravizados a partir de Moçambique, no Oceano Índico,⁵⁴⁸ e, do outro, à quantidade significativa de envios feitos a partir da Bahia, na década de 1801-1810,⁵⁴⁹ região que naquela década havia recebido mais de 60.000 pessoas da Baía do Benin, cerca de 62% do total de desembarques de escravizados.⁵⁵⁰

Gráfico 29 - Estimativa da porcentagem de regiões de embarque dos escravizados traficados para o Rio da Prata (1771-1812)



Fonte: Elaborado pelo autor. Ver Anexo 5.

A Baía de Benin se localizava na curvatura do contorno litorâneo da África Ocidental, a leste do Rio Volta e a oeste do Rio Nun, na porção do continente ao norte da África Centro-Occidental, onde se encontravam o Congo, Angola e Benguela. Junto a Baía de Biafra, um pouco mais a leste e ao sul do Rio Benue, esta grande faixa costeira era um das mais importantes complexos de embarque dos escravizados, a ponto de ser chamada pelos contemporâneos de

⁵⁴⁸ <https://www.slavevoyages.org/voyages/WtwLIEJG>.

⁵⁴⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyages/UORdKA59>.

⁵⁵⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyages/wFBB7WAp>.

Costa dos Escravos. Naquela região as principais unidades políticas eram o reino do Benin, o reino do Daomé e o Império de Oyo. O reino do Benin manteve uma dura proibição ao tráfico de escravizados, de 1516 até o século XVIII, concentrando-se na exportação de marfim, pimenta e tecidos para conseguir financiar a importação de armas de fogo, enquanto isso, no Daomé as lideranças políticas controlavam diretamente o tráfico de escravizados no porto de Ouidah. Em Oyo, por sua vez, a elite Yoruba também manejava o comércio de seres humanos a partir do Porto Novo.⁵⁵¹ Naquela região os mercadores baianos e fluminenses, por vezes associados aos capitalistas lisboetas, adquiriram uma intensa vantagem sobre os demais contrabandistas, pois as trocas a partir da cachaça produzida na Baía da Guanabara, na capitania do Rio de Janeiro e no Nordeste, bem como com o tabaco da Bahia eram a preferidas na região.⁵⁵² Entre 1701 e 1820, a média anual de pessoas embarcadas em navios luso-brasileiros e portugueses foi de 6.036, enquanto nos navios franceses foi de 2.244 e 1.317 em navios ingleses.⁵⁵³

Em fins do século XVIII, alguns falantes da língua Yoruba deixavam a África a partir da parte oriental da Baía de Biafra, dos portos do Rio do Cobre e do Rio Bonny, mas a maioria partia da Baía do Benin. Alguns poucos portos eram os mais relevantes no período: Porto Novo e Ouidah, especialmente.⁵⁵⁴ Isto é importante, pois na virada do século XVIII para o XIX, eles eram o grupo mais significativo partindo da Baía de Benin, levados para o Caribe Francês e para a Bahia, onde desenvolveram identidades locais bastante complexas, tais como os Lucumí, Nagô e Aku. Mesmo que em meados do século XIX os cristãos daquela região tenham adotado a identidade Yoruba, o termo é de origem árabe e era utilizado ao menos desde o século XVI para descrever as populações falantes do tronco linguístico arábico, presentes em vastas extensões da Baía do Benin, não apenas em Oyo.⁵⁵⁵ Na década de 1790, um número cada vez maior de escravizados muçulmanos vindos do Sudão era enviado para a Bahia a partir da Baía de Benin. As convulsões sociais que se seguiram, especialmente a reação dos muçulmanos ao cativeiro, produziram um cenário que impulsionou os conflitos que desaguaram na *Jihad* de

⁵⁵¹ KLEIN, Herbert S. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004, pp. 62-63.

⁵⁵² ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 48.

⁵⁵³ <https://www.slavevoyages.org/voyages/8X843g7j>.

⁵⁵⁴ ELTIS, David. "The Yoruba Homeland and Diaspora" in: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt D. (eds). *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 17-39, 2004, p. 18.

⁵⁵⁵ LOVEJOY, Paul E. "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade" in: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt D. (eds). *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 40-55, 2004, p. 40-41.

1804, entre o Califado de Sokoto e os impérios Hauçá, no Norte da atual Nigéria, sob a liderança do estudioso Usman dan Fodio, professor, poeta e filósofo muçulmano, nascido em Gobir. Os conflitos intensos na região deram origem a uma quantidade crescente de Yorubas e Hauçás muçulmanos que eram enviados como escravizados até a Bahia.⁵⁵⁶ Não por acaso, entre 1808 e 1812, da Bahia partiram 4.611 escravizados para o Rio da Prata, muitos dos quais podemos supor, com razoável segurança, que eram muçulmanos.

Quanto ao segundo fluxo, vindo de Moçambique, a história é um tanto diferente, pela maior participação dos católicos nos conflitos e na determinação do regramento do tráfico. Antes mesmo da chegada dos portugueses no século XV mercadores indianos, alguns deles muçulmanos da costa oeste da Índia, Malabar, especialmente dos portos de Diu e Daman, realizavam trocas comerciais com os povos locais. Uma forma de kiswahili era falada no local, a língua do povo swahili. Trata-se de uma língua Bantu, com diversas trocas culturais como o árabe. No sul de Moçambique, Kilwa, foi ocupada definitivamente cerca de 1450 e, ao longo da costa e pequenas ilhas locais, uma série de cidades swahili pequenas e autônomas foram formadas, mas, devido ao seu porte, dependiam do apoio e intercâmbio cultural, matrimonial e mercantil com as comunidades do continente africano, assim como os portugueses depois de sua chegada.⁵⁵⁷

Quando Vasco da Gama aportou, em 1498 ou 1499, ele afirmou que a região de Moçambique era comandada por um sheik vassalo do sultão de Kilwa, assim como notou a presença dos comerciantes indianos no local. Tais mercadores, identificados como Gujarati, geralmente possuíam pequenos grupos de escravizados cujo trabalho era explorado nos barcos de comércio; eventualmente, enviavam alguns deles aos seus portos natais para venda, apesar de seu foco recair no comércio de marfim.⁵⁵⁸ Duarte Barbosa, no início do século XVI repetiu que Angoche, Sofala, Cuama e Moçambique eram subalternas às lideranças muçulmanas de Kilwa. Contudo, em 1505, — com a ocupação portuguesa daquelas regiões e mais tarde de Quelimane, no centro de Moçambique, e Inhambane e Bazaruto, na parte sul — a expulsão dos muçulmanos de língua swahili começou a ganhar corpo.⁵⁵⁹ Contudo, as populações da fração

⁵⁵⁶ LOVEJOY, Paul E. “Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos na Bahia”. *Topoi*, Rio de Janeiro, 1, pp. 11-44, 2000, pp. 12-13, 29.

⁵⁵⁷ SPEAR, Thomas. “Early Swahili History Reconsidered”. *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 33, No. 2, pp. 257-290, 2000.

⁵⁵⁸ MACHADO, Paulo. “A forgotten Corner of the Indian Ocean: Gujarati Merchants, Portuguese India and the Mozambique Slave-Trade, c. 1730-1830.” *Slavery & Abolition*, 24(2), p. 17-32, 2003, p. 18.

⁵⁵⁹ SICARD, S. Von. “Islam in Mozambique: Some Historical and Cultural Perspectives”. *Journal of Muslim Minority Affairs*, 283:3, p. 473-490, 2008, p. 476; BONATE, Liazzat. “Islam in Northern Mozambique: A Historical Overview”. *Historical Compass* 8/7, p. 573-593, 2010, pp. 574-575.

norte mantinham-se predominantemente seguidoras do islã e estabeleceram contatos contínuos com as demais regiões, a partir da navegação comercial do canal de Moçambique, através das ilhas Comoro e dos portos do norte de Madagascar.⁵⁶⁰ As tentativas de conversão, entretanto, tiveram um desdobramento inesperado: a formação de grupos de mercadores afro-portugueses cristãos, que rejeitavam a Coroa portuguesa.⁵⁶¹

No século XVIII, a atuação cada vez mais proeminente dos Gujarati, que se deslocaram de uma participação “indireta” – fornecendo tecidos para a troca por pessoas –, para uma participação “direta” no tráfico – na exportação e suprimento de crédito para traficantes lusitanos e brasileiros –, foi respondida com sanções por parte dos portugueses.⁵⁶² Começando em 1727, os muçulmanos indianos foram proibidos de possuir escravizados, apesar de ainda serem autorizados a negociar na costa. Em sequência, 1728, muçulmanos foram proibidos de converter escravizados africanos ao Islã ou comerciar escravizados batizados. Contudo, os muçulmanos africanos não eram atingidos pelas legislações, afinal de contas, isto seria materialmente impossível dada a sua larga presença entre os locais dominados pelos portugueses.⁵⁶³ Ademais, em 1736, ordens do vice-rei português de Goa proibiram os “Mouros” indianos e os “Gentios” hindus de pregarem suas religiões para os povos da região. Porém, em meados do século, o arcebispo português de Moçambique lamentou o fracasso da Igreja católica se comparado aos avanços do Islã.⁵⁶⁴ Finalmente, em 1789, um viajante português, descrevendo a região, afirmava que os muçulmanos vindos de Angoche pregavam arduamente a sua fé.⁵⁶⁵ Os católicos estavam em grande medida derrotados na entrada do século XIX.

Isso posto, podemos concluir que entre os mais de 6.000 escravizados transportados da Bahia e os mais de 14.000 cativos levados de Moçambique para o Rio da Prata, haviam muitos muçulmanos. É importante ressaltar esse ponto, pois a conversão e migração de grupos religiosos não implica apenas a transmissão de textos ou ideias metafísicas, mas sim a reconfiguração e combinação de diferentes modos de vida. Trocas mercantis, conversões religiosas e a circulação de ideias propiciam a difusão e reformulação de tecnologias que passam a integrar a vida das comunidades para onde os sujeitos migram. Não surpreende que uma tecnologia afro-asiática tenha aparecido nos pampas do Império espanhol.

⁵⁶⁰ KLEIN, op. cit., p. 56; ALPERS, Edward. “East Central Africa”, in LETZION, Nehemia; POEWELS, Randall L. (eds.) *The History of Islam in Africa*. Athens, OH: Ohio University Press, 2000, p. 305.

⁵⁶¹ KLEIN, op. cit., p. 54.

⁵⁶² MACHADO, ibidem.

⁵⁶³ SICARD, idem; MACHADO, op. cit., p. 18.

⁵⁶⁴ Idem; ALPERS, op. Cit., p. 306.

⁵⁶⁵ Idem. SICARD, op. cit., p. 477, 487.

O aparato era conhecido na fronteira sul como *balde sin fondo*, balde sem fundo. Consistia em um saco de couro aberto nas duas extremidades com duas cordas fixadas em suas pontas. Ele era instalado com estacas de madeira sobre um poço, amarrado a elas com as cordas, uma delas fixada em uma polia. Um cavalo fazia a tração, trazendo o saco para fora do poço e despejando a água em um coxo ou no chão. Apesar de a invenção ser por vezes atribuída ao espanhol Vicente Lanuza, em algum ponto dos anos 1820, formas extremamente semelhantes de abastecimento de água já eram conhecidas como *motes* na Índia, *nasba* no Irã e *delou* ou *cerd* entre os falantes de árabe ao menos desde o século XVII.⁵⁶⁶ Considerando a migração massiva de sujeitos que poderiam conhecer tal tecnologia, dado o contato com o islã e a circulação de saberes muçulmanos, muito provavelmente estamos diante de uma tentativa de expropriação de um conhecimento e sua posterior conversão em uma propriedade, neste caso intelectual. Lanuza conseguiu uma patente para cobrar *royalties* sobre o uso do *balde* entre 1826 e 1830. Contudo, os comissários responsáveis pelo registro já afirmavam que não se tratava de uma ideia nova.⁵⁶⁷ Mais ainda, a larga presença deste tipo de aparato hídrico nos pampas dificilmente se deve a uma campanha bem-sucedida de um espanhol solitário, mas sim a uma comunidade que conhecia e sabia produzir o *balde*. Ao fim de sua empreitada, Lanuza não foi bem sucedido em comercializar a ideia, mas o registro da patente perdurou.⁵⁶⁸

Portanto, a fronteira sul da América — tanto em sua face portuguesa, quanto espanhola, ainda que com as características locais — constitui-se como uma *fronteira pecuária negra*, através da apropriação capitalista das *tecnologias subalternas*, a *Cacimba* e o *balde sin fondo*. Tal processo, a partir do qual os saberes afro-asiáticos foram integrados à acumulação capitalista, a aproxima de outras partes da América, onde africanos e nativos contribuíram com seu conhecimento, que foi apropriado e ressignificado para produzir lucros. É neste sentido que sua exploração não recaiu apenas sobre sua força física, mas também sobre suas tradições e tecnologia.⁵⁶⁹

⁵⁶⁶ SLUYTER, Andrew. *Black ranching frontiers: African cattle herders of the Atlantic world, 1500-1900*. Yale University Press, 2012, pp. 157-162.

⁵⁶⁷ Ibidem, pp. 163-166.

⁵⁶⁸ Ibid., p. 166. Sluyter atribui grande peso explicativo à vinda de 2.175 pessoas da Senegâmbia ao Rio da Prata. Entretanto, seguindo a mesma linha argumentativa, os 6.000 escravizados chegados da Bahia, que potencialmente tiveram contato com as populações do Sudão Central, ou ainda os 14.000 escravizados de Moçambique, que poderiam conhecer o *balde* a partir das redes de sociabilidade swahili ou indianas devem ter tido um peso muito relevante na instalação dele nos pampas. Não se trata de negar a tese do pesquisador, mas situá-la no amplo contexto do tráfico para o Rio da Prata.

⁵⁶⁹ NORTON, Marcy. N. "Subaltern technologies and early modernity in the Atlantic World" *Colonial Latin American Review*, 26:1, 18-38 2017. MARQUES, Leonardo. "Mining Frontiers and the Making of the Modern World." In: CURRY-MACHADO, Jonathan; STUBBS, Jean; CLARENCE-SMITH, William Gervase; VOS, Jelmer. (Org.). *The Oxford Handbook of Commodity History*. 1ed. Oxford: Oxford University Press, p. 213-238,

3.3 Tramas do comércio: importações e periferação, 1796-1815

Os senhores escravistas do Rio Grande de São Pedro estavam enriquecendo sobremaneira com a exploração dos africanos em sua força e em seu saber. A expansão das exportações de charque e das importações de escravizados estavam se convertendo na riqueza das primeiras gerações de charqueadores, ou saladeiros, como eram chamados no Rio da Prata. Com mais capital, eles conseguiam importar mais mercadorias das regiões centrais do Império português. Entre 1802 e 1815, os anos para os quais temos os dados mais completos, as importações da capitania quase dobraram, passando de 889 contos de réis em 1802, para 1.730 contos em 1815.⁵⁷⁰ A maior parte destas mercadorias, adquiridas pelos portos de Rio Grande e Porto Alegre eram compostas de produtos industrializados europeus vindos principalmente do Rio de Janeiro.⁵⁷¹ Uma enorme coleção de chapéus, cachimbos, cartas de jogo, chás, chocolates, munição, facas, joias, luvas, machados, navalhas, pentes, pólvora, pregos, roupões, vinhos e muitos tecidos, chegava aos portos de Porto Alegre e Rio Grande.⁵⁷²

A documentação nos permite analisar com propriedade os produtos dos anos de 1802, 1803 e 1805, pois depois deste período as mercadorias começam a aparecer em valores cada vez maiores ocultas pela classificação genérica de “fazendas”. É verdade que o uso corrente da palavra muitas vezes estava associado à tecidos e especialmente a “roupas, ordinariamente”, mas como podemos acompanhar no dicionário Bluetau, de 1728, atualizado por Antonio Moraes Silva, em 1789, o termo poderia remeter à ação, resultado de um fazer, um tipo de trabalho e produtos variados de comércio.⁵⁷³ A Tabela 8 apresenta os dados, que apontam que os tecidos eram o principal produto na pauta de importações, o que parece ter sido o caso para os anos seguintes.⁵⁷⁴ Neste sentido, o Rio Grande de São Pedro se consolidava como um mercado consumidor, enquanto o Rio de Janeiro ocupava-se como ponto de redistribuição das mercadorias, conectando o Sul ao comércio europeu. Aprofundando a especificidade, podemos observar que entre tecidos, as lãs, baetilhas, baetas e baetões são os de maior peso percentual

2024.

⁵⁷⁰ MENZ, Maximiliano Mac. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006a, pp. 265-266.

⁵⁷¹ Idem; Ibidem. “Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818).” *Revista de Historia* 154, p. 251-266, 2006b, pp. 260-261.

⁵⁷² AHU, Rio Grande, cx. 7, doc. 485.

⁵⁷³ SILVA, Antonio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. 1. ed. Lisboa: Simão Tadeu Ferreira, 1789, vol. 2, p. 16.

⁵⁷⁴ OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, pp. 197-199.

entre 1802-1805, como aponta a Tabela 9. Todos são tecidos grossos de lã animal, que se adequavam à ecologia dos pampas e configuravam parte da cultura material da região.

Tabela 8 – *Porcentagem entre as importações do Rio Grande de São Pedro vindas do Rio de Janeiro (1802, 1803 e 1805)*

Tipo	1802	1803	1805
Armas	0,79	1,02	0,34
Comida	5,43	5,55	3,55
Itens de Construção	2,46	1,00	2,72
Drogas tropicais	13,97	17,44	29,60
Escravizados	7,51	12,47	6,84
Ferramentas	3,10	-	-
Metais	0,90	1,76	2,98
Roupas	3,98	6,56	3,93
Tecidos	60,63	50,78	20,54
Utilidades	0,96	2,63	1,81
Madeiras	0,00	0,00	0,51
Outro	0,28	0,80	27,19

Fonte: Elaborado pelo autor. AHU, Rio Grande do Sul, cx. 6, doc. 465; AHU, Rio Grande do Sul, cx. 8, doc. 528; AHU, Rio Grande do Sul, cx. 11, doc. 668.

A presença dos têxteis de lã na colônia, em especial na fronteira, está registrada nos documentos visuais e escritos do período. As lãs enredavam sujeitos de diversas classes e estavam dispersas por toda o tecido social. Particularmente nas peças para o trabalho no campo, elas acompanhavam o dia-a-dia dos trabalhadores e proprietários e o aquecimento econômico da fronteira naquele período apenas reforçava a sua demanda. Entre 1816 e 1831, Jean Batiste Debret, pintor francês, esteve na porção meridional do Reino do Brasil, mais tarde Império do Brasil, onde produziu uma série de esboços, aquarelas e litogravuras, enquanto membro da Missão Artística Francesa, um grupo de artistas bonapartistas, encarregados de criar a Escola Real de Artes e Ofícios, sob a tutela do Rei Dom João VI. Entre 1834, 1835 e 1839 — três, quatro e oito anos depois de retornar à França — publicou, respectivamente, os três tomos de um livro com aquarelas que representariam suas viagens pelo Brasil, *Voyage pittoresque et historique au Brèsil*, Viagem pitoresca e histórica ao Brasil.⁵⁷⁵

⁵⁷⁵ A publicação das aquarelas referentes ao Rio Grande de São Pedro do Sul foi realizada no Brasil apenas em

Tabela 9 – *Porcentagem entre os tecidos importados do Rio de Janeiro para o Rio Grande de São Pedro (1802, 1803 e 1805)*

Região de Embarque	Porcentagem
Lã, Baetilha, Baeta, Baetão	26,17
Chita	22,31
Algodão	11,91
Pano	8,99
Bretanha	8,82
Seda e Setim	7,27
Pelúcia	3,21
Ganga	2,06
Fita	1,62
Tofeta	1,54
Retrós	1,42
Holanda, Holandilha	1,40
Crés	1,16
Druguet	1,08
Linho	0,54
Ruão	0,49

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas da Tabela 6.

Ele supostamente haveria viajado para a província do Rio Grande de São Pedro do Sul, em 1816 ou em 1827, a depender da posição de quem narra a viagem. Entretanto, não existem confirmações de que a viagem de fato ocorreu; na verdade a questão suscitou um intenso debate historiográfico. O que é certo é que suas pinturas se valeram da construção conjunta de um imaginário sobre o Rio Grande do Sul. Debret esteve em contato com outro francês que visitou a fronteira, Auguste de Saint-Hilaire, um naturalista que viajou pela região entre 1820 e 1821. Este, por sua vez, era conhecido de um terceiro cidadão francês, Nicolau Dreys, comerciante estabelecido na vila de Rio Grande entre 1816 e 1827. Estes dois últimos registraram em texto suas memórias sobre a fronteira, de maneira bastante semelhante às cenas retratadas pelo

1954, sob tutela do colecionador Raymundo Ottoni de Castro Maya. Cf. OLIVEIRA, Luciana da Costa de. “Relatos e imagens de uma não-viagem: o gaúcho na obra de Jean-Baptiste Debret”. *História em Revista*, Pelotas, 56-76, v. 27, 1. Dez, 2021, p. 59.

pintor.⁵⁷⁶

Essa formação de rede de contatos, a semelhança do conteúdo das obras e a intencionalidade de todos em retratar as peculiaridades que percebiam naquele espaço — a criação de gado e a produção de charque — leva a crer que uma percepção partilhada por esses viajantes se formou naquele momento. Assim, a composição se trata tanto de observações contemporâneas, quanto cristalizadas, de modo que a cultura material representada não é referente apenas àquele momento, mas aos hábitos enraizados no processo de colonização daquela porção da América, que constituíam o elemento “pitoresco”, típico do Rio Grande, que Debret buscava construir imagetivamente. Afinal de contas, o teor exótico era precisamente o que ele buscava, a fim de garantir a venda dos livros ele pretendia publicar.⁵⁷⁷

Assim, tomando as imagens de Debret como elementos do conhecimento e circulação de informações dos europeus que viajaram pelo Brasil nos últimos anos do período colonial e primeiros do período imperial, podemos observar suas aquarelas. Na Figura 16, à esquerda, o proprietário de tropas veste um poncho — uma capa redonda, com abertura no centro — feito de lã e revestido de baeta vermelha. À direita, o peão também utiliza o tecido, que compõe a sua chiripa, uma manta vermelha amarrada sobre o corpo. Outras obras do pintor deixam evidente a utilização de roupas de *gaúcho* — entre elas a chiripa — pelos escravizados africanos e pelos peões indígenas que compunham a força de trabalho das estâncias e charqueadas.⁵⁷⁸ Dreys também aponta o uso do artefato

(...) o cavalleiro, dizemos, apparece modestamente comberto de seu *ponche* de panno azul, forrado ordinariamente com uma baeta vermelha, por baixo d'elle levando humas calças e jaqueta do mesmo panno ou de fazenda de algodão, segundo a estação.

O *ponche* he o vestido de obrigação para o Rio-Grandense, he quasi vestido caracteristico, bem que se ache igualmente introduzido nos outros povos do Sul do Brazil, e particularmente entre os Paulistas.

⁵⁷⁶ Ibidem, pp. 62, 66, 69; DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839, p. 170

⁵⁷⁷ OLIVEIRA, op. cit., p. 73.

⁵⁷⁸ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; BARRETO, Alice Pereira; DIAS, Guilherme Silvério. Cultura material e práticas sociais no Caminho do Viamão: paisagens toponímicas, arqueologia do cotidiano das viagens, perfil e bagagem dos tropeiros (séculos XVIII e XIX). *Anais do Museu Paulista: história e cultura material*, 29.18, 2021, p. 45

Figura 16 - Jean-Baptiste Debret, *Homme de Rio Grande – Gaúcho, Homem do Rio Grande – Gaúcho*, 1825



Fonte: Museus Castro Maya

Mesmo que Dreys estivesse escrevendo e que Debret estivesse fazendo suas pinturas no início do século XIX, sabemos que essa característica da cultura material da região tem uma longa duração. Essa tecnologia é de origem indígena, identificada especialmente entre os habitantes das terras baixas temperadas do atual Chile, chamadas de Araucana, ao sudoeste da capitania portuguesa. Os povos araucanos atribuíam grande valor a essa vestimenta, que, por conta da ausência de mangas, conferia grande mobilidade, necessária para o bom uso das montarias equestres, e cujo tecido bastante denso a tornava quase impermeável frente ao clima úmido. Os ponchos foram registrados em documentação europeia pela primeira vez no atual Chile, em 1673, e seu nome provavelmente deriva da palavra “*ponthro*”, cobertor na língua Mapudungun. Quarenta anos depois, eles foram registrados em Buenos Aires. Em seu locus cultural nativo, eram feitos exclusivamente por mulheres e haviam se tornado uma importante mercadoria para o comércio com os europeus, muitas vezes trocados por gado, vinho, aguardente, anil, machados ou equipamentos de equitação. A técnica se encontrava facilmente nos pampas e tanto os indígenas daquela região, quanto os que viviam próximos à Cordilheira dos Andes passaram a domesticar e criar ovelhas, a fim de ampliar a produção. Em fins do

século XVIII, o povo indígena Pehuenche chegava a fazer circular cerca de 60.000 peças por ano.⁵⁷⁹

Deste modo, os indígenas conseguiam comprar armas para defender o seu território contra os invasores, tal como demonstra a afirmação preocupada do Bispo de Concepción que, em 1784, reclamou das riquezas que os indígenas conseguiam acumular com aquele comércio, com as quais adquiriam cavalos e armas, às vezes superiores aos que os espanhóis possuíam. O assustado eclesiástico afirmava que “El unico ramo de indústria que tienen estos naturales (...) es el de los ponchos tejidos de lana (...) Por esto los Yndios estan com mejores cavallos y mas ventajosas armas que los mismos españoles”.⁵⁸⁰ Mesmo considerando as figuras retóricas utilizadas pelo bispo desesperado, é certo que os indígenas tentavam colocar a situação a seu favor. Esses ponchos eram “el buen poncho que es um gênero de manta abieta que usan generalmente todos em lugar de capa”.⁵⁸¹

Figura 17 - Joaquim José de Miranda, *Vestidos os filhos, e o índio seu Pay, a May vendo do matto, dá o Tenente hum facção ao índio o qual estima muito, últimas décadas do século XVIII*



Fonte: RIBEIRO, op. cit., p. 398.

⁵⁷⁹ MITCHELL, Peter. *The worldwide impact of the horse on indigenous societies post – 1492*. Oxford: Oxford University Press, 2015, pp. 267-270.

⁵⁸⁰ BOCCARA, Guillaume. ‘Etnogénesis Mapuche: resistencia y restructuración entre los indígenas del centro-sur de Chile (siglos XVI–XVIII)’, *Hispanic American Historical Review*, 79, p. 425–61, 1999, p. 446.

⁵⁸¹ Ibidem, p. 445.

Entretanto, os portugueses parecem ter rapidamente se apropriado daquela tecnologia para sobreviver no ambiente dos pampas. Joaquim José de Miranda — pintor, desenhista e aquarelista português — é o autor declarado de uma série de 40 aquarelas realizadas em fins do século XVIII, que, em realidade, foram provavelmente feitas a várias mãos.⁵⁸² Nelas, retratam-se cenas do encontro entre os integrantes da expedição do tenente-coronel Affonso Botelho de Sampaio Sousa e os indígenas Kaingang, na região de Guarapuava, atual oeste do Paraná. Os eventos retratados tomaram lugar entre dezembro de 1771 e janeiro de 1772. Na aquarela *Vestidos os filhos...*, representada na Figura 17, podem-se rapidamente identificar os ponchos azuis sobre os ombros dos quatro membros da expedição, ao centro.

Contudo, a relevância do poncho não se dava apenas como vestimenta, mas também como ferramenta de trabalho nas estâncias. Dreys apontou como os matadores de gado faziam dele um chamariz para conduzir a presa ao abate.

O modo de matar o gado, a primeira operação da charqueada (...), os peões montão a cavalo; hum d'elles estimula o animal recolhido n'hum curral aberto agitando ante seus olhos o *ponche colorado*, e quando o novilho exasperado lança-se a final sobre o aggressor e entre a persegui-lo, outro peão, armado de huma lança comprida cujo ferro tem o feitio de meia-lua, corre traz do boi e corta-lhe o jarrete, abandonando-o logo o que cahe para ir atraz de outro boi preliminarmente excitado pelos mesmos meios⁵⁸³

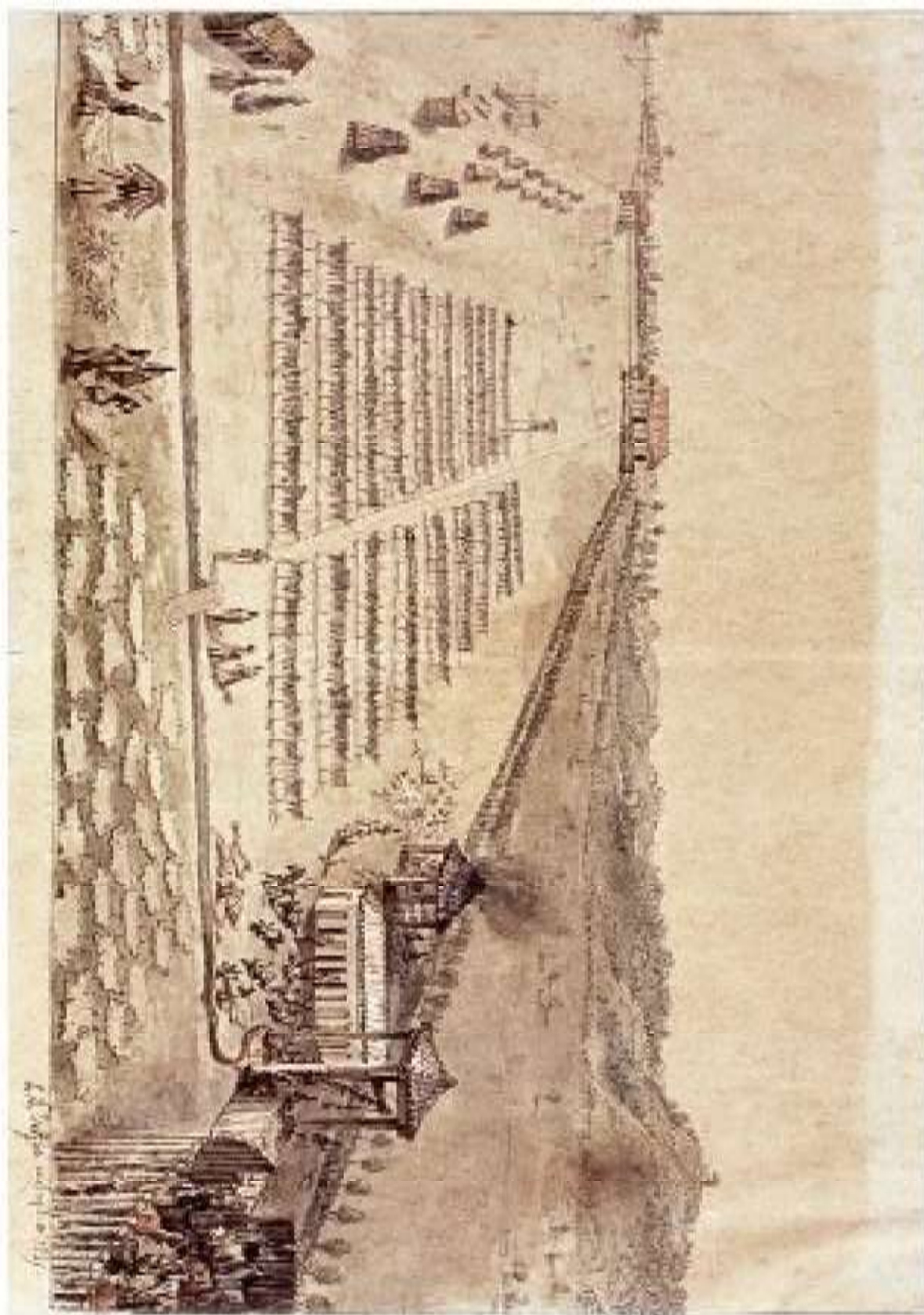
Quanto às charqueadas, não podemos ter certeza da utilização de roupas pelos escravizados, afinal de contas, Debret os representa sem camisas durante o trabalho, tal como se vê na Figura 18. No entanto, devemos considerar que as imagens disponíveis representam a época da matança, que ocorria entre novembro e abril;⁵⁸⁴ ora, justamente no verão, quando as altas temperaturas, aliadas ao ritmo intenso de trabalho, em geral, da meia noite ao meio dia, provavelmente tornava o uso de roupas pesadas um problema. Nos meses de inverno, quando a temperatura média se aproximava dos 20°, é bastante provável que os escravizados também recebessem ou comprassem roupas de lã para se proteger do frio, sobretudo considerando que não era incomum vê-los com vestimentas completas, inclusive botas, no caso daqueles cujo trabalho envolvia andar a cavalo, como se pode conferir na aquarela, *Esclave nègre conduisant les troupeaux dans la province de Rio Grande*, Escravo negro conduzindo tropas na Província do Rio Grande, de 1823, Figura 19.

⁵⁸² Ribeiro, 2016.

⁵⁸³ DREYS, op. cit., 147, ênfase no original

⁵⁸⁴ BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 — c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006, pp. 49-50

Figura 18 - *Jean-Baptiste Debret, Engenho de carne seca brasileira, 1829*



Fonte: Museu Castro Maya

Figura 19 - Jean-Baptiste Debret, *Esclave nègre conduisant les troupeaux dans la province de Rio Grande*, *Escravo negro conduzindo tropas na Província do Rio Grande*, 1823.



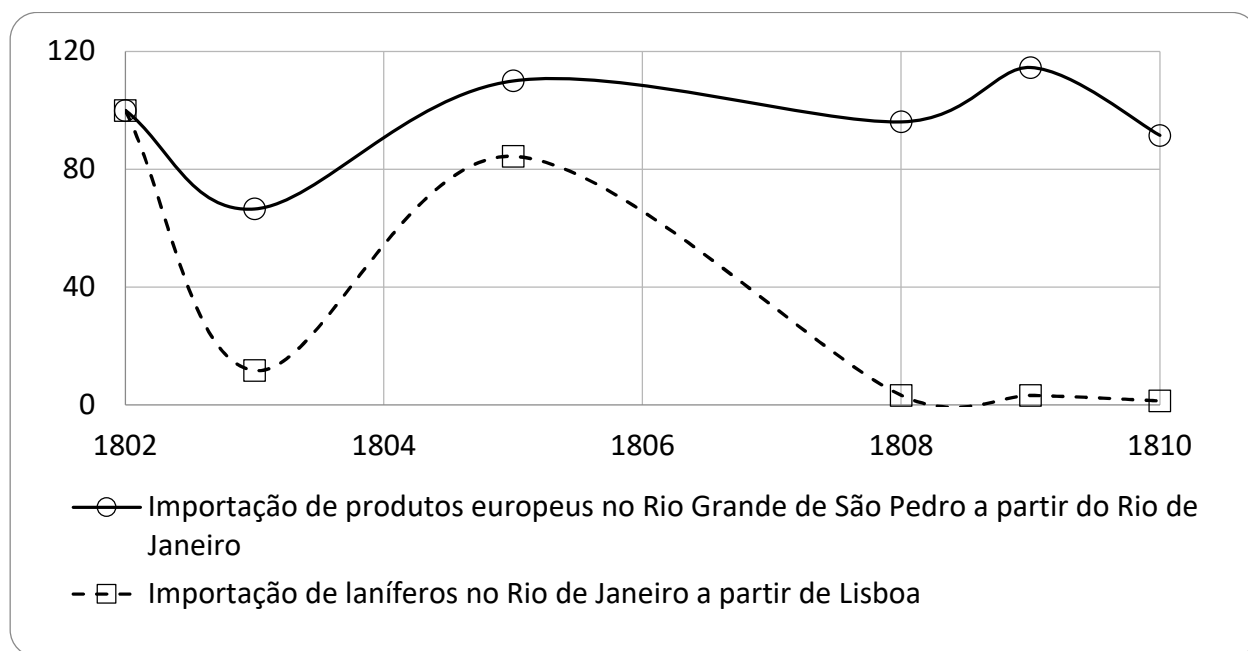
Fonte: Museus Castro Maya

Estamos diante de mais uma expropriação de saberes tradicionais. Os Pechuenche — inimigos declarados dos espanhóis, que depois da adoção do cavalo e das armas de fogo conseguiram proteger sua fronteira das investidas dos colonizadores — financiavam-se fundamentalmente com a exportação de ponchos e algumas poucas mercadorias. Nos primeiros anos do século XIX, conforme aportavam cada vez mais navios estrangeiros no Rio de Janeiro, chegavam os tecidos com os que iriam ser usados para fazer ponchos no Rio Grande de São Pedro. Os colonizadores se apropriaram da tecnologia ameríndia que permitiu a fixação e consolidação da invasão da América meridional.

Mas de onde vinham os tecidos? Em primeiro lugar, a análise quantitativa nos ajuda a demonstrar a relevância das baetas nas importações do Rio Grande e da participação do porto de Lisboa para aquela rota mercantil. Comparando as curvas dos valores das importações de produtos industrializados vindos do Rio de Janeiro ao Rio Grande de São Pedro com as de importação de laníferos de Lisboa ao Rio de Janeiro até 1808, nota-se um movimento muito

similar. Esse padrão, apresentado no Gráfico 30, sugere que havia uma interdependência nos fluxos comerciais de tecidos, tanto entre a colônia e a metrópole quanto internamente.⁵⁸⁵ Esse comportamento paralelo indica que as demandas por tecidos nas regiões ao sul do Brasil acompanhavam as importações gerais do Rio de Janeiro, evidenciando a importância desse artigo no comércio de redistribuição dos tecidos de origem europeia para as fronteiras da América portuguesa.

Gráfico 30 - Índice de importações de Lisboa no Rio de Janeiro e do Rio de Janeiro no Rio Grande de São Pedro (1802=100)



Fonte: Para produtos europeus, ver MENZ, op. Cit., 2006b. p. 260, mesmas da Tabela 5 e AN Real Junta do Comércio, cx. 448, pct. 1. Para laníferos no Rio de Janeiro ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972, pp. 448-451.

Na virada do século XVIII, os mercadores de Lisboa já vinham se especializando em abastecer os portos coloniais com tecidos. Em Angola, entre 1763 e 1770, por exemplo, onde os tecidos compõe 63% do valor total de bens importados, a baeta figura como 14% de todos os têxteis transacionados, o maior valor individual entre os diferentes tipos.⁵⁸⁶ Esse dado indica

⁵⁸⁵ O coeficiente de correlação é de 0,310. Evidentemente, isso se deve às tendências. Se tomarmos as curvas sem as tendências, o coeficiente vai para 0,728. Isso aponta para o fato de que, apesar de Lisboa estar se tornando menos relevante na distribuição de tecidos para a fronteira sul da América portuguesa, ainda assim os mercados estavam apresentando responsividade.

⁵⁸⁶ LOPES, Gustavo Acioli, MENZ, Maximiliano M. "Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)." *Revista Brasileira de História* 39.80, p. 109-134, 2019, p. 120-126.

a similaridade entre as preferências de consumo e a relevância dos têxteis para a economia colonial de ambas as regiões, mesmo que o clima e que a ecologia de Angola fosse bastante distinta da do Rio Grande. A importância da baeta, em particular, revela o quanto esses produtos têxteis eram estratégicos nas trocas comerciais atlânticas e essenciais ao vestuário de populações locais. Entretanto, a origem provável destas baetas era a Inglaterra. Apesar de a indústria portuguesa se encontrar em expansão, entre 1796 e 1806, apenas 42,7% das manufaturas têxteis exportadas para o Brasil a partir de Lisboa eram portuguesas,⁵⁸⁷ e mesmo no auge das exportações portuguesas dos tecidos de lã, elas nunca passaram de 28% do valor das estrangeiras, que vinham, principalmente, da Inglaterra.⁵⁸⁸ Em 1803, o superintendente das fábricas de lanifícios portuguesas afirmava que medidas deveriam ser tomadas “por não serem tam frequentes as remessas para os Estados da America, por estarem surtidos com fazendas estrangeiras, o que dantes não acontecia”.⁵⁸⁹

Parte da questão, que reforça a presença da lã nas importações para a América, é que nem todos os tecidos mantiveram o mesmo nome ao longo do tempo. Alguns dos tecidos exportados pela Inglaterra, sob o nome de “cotton”, algodão, não eram inteiramente feitos daquela fibra, mas tinham outros materiais em sua composição, como lãs, linho, seda, etc. Uma parte era, inclusive, feita completamente de outros materiais, como no caso dos tecidos de “cotton” do País de Gales e do Noroeste inglês, que eram feitos de um tipo de lã felpuda, muito próxima do que seria chamado de baeta em terras luso-brasileiras.⁵⁹⁰ Neste sentido é muito provável que entre os tecidos importados como “algodão” existissem muitos com lã em sua composição.

Ao contrário da narrativa mais frequente sobre a Revolução Industrial, apesar dos tecidos de algodão ingleses terem passado por uma intensa ampliação nas suas exportações, isso não significou um desaparecimento das exportações de lã no mundo atlântico. Algodão e lã, neste sentido, não eram substituíveis, mas complementares na economia política inglesa durante a Revolução Industrial, ambos compondo parte da política agressiva de penetração das

⁵⁸⁷ PEDREIRA, Jorge M. "From growth to collapse: Portugal, Brazil, and the breakdown of the old colonial system (1760-1830)." *Hispanic American Historical Review* 80.4, p. 839-864, 2000, pp. 844-846.

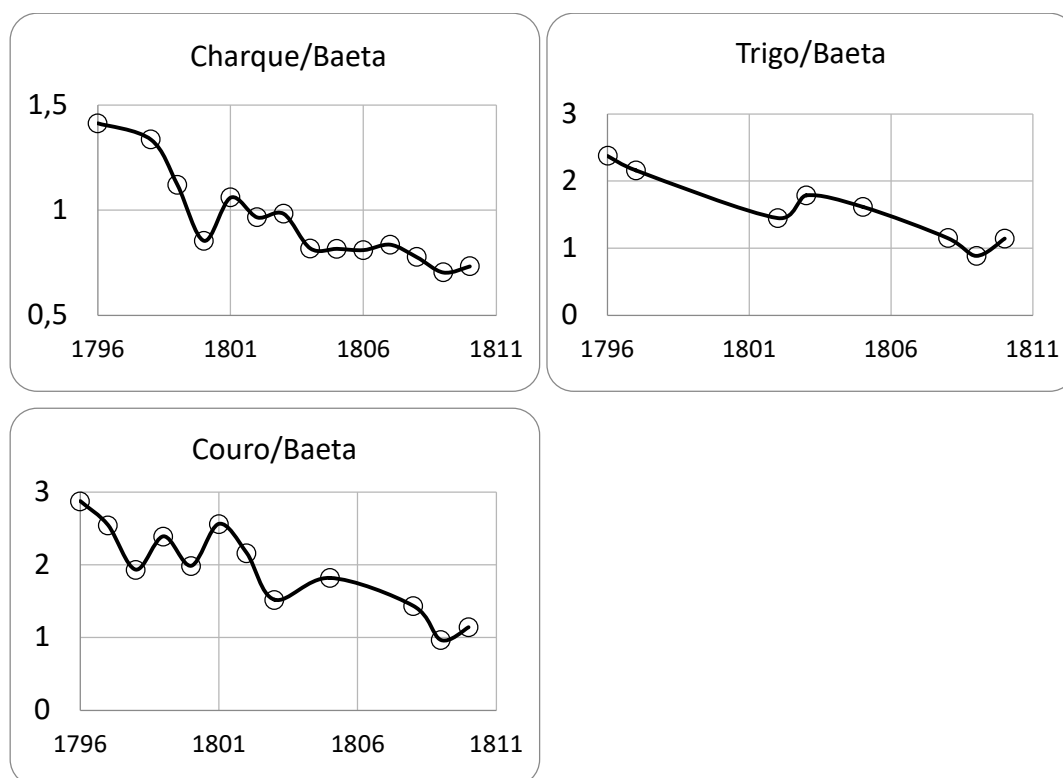
⁵⁸⁸ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Oeiras: Difel, 1994, p. 287.

⁵⁸⁹ Idem.

⁵⁹⁰ STYLES, John. "Re-fashioning Industrial Revolution. Fibres, fashion and technical innovation in British cotton textiles". In NIGRO, Giampiero (ed.). *La moda come motore economico: innovazione di processo e prodotto, nuove strategie commerciali, comportamento dei consumatori*. Firenze University, 2022, pp. 46-48; HUDSON, Pat. "The limits of wool and the potential of cotton in the eighteenth and early nineteenth centuries". In RIELLO, Giorgio; PARTHASARATHI, Prasannan. *The Spinning World: A Global History of Cotton Textiles, 1200-1850*. Oxford: Oxford University Press, 2009, p. 329

exportações têxteis britânicas no mercado atlântico.⁵⁹¹ Essa variação reflete as práticas comerciais e de manufatura que visavam reduzir custos, atender à demanda de mercados específicos e adaptar a produção aos recursos locais. A terminologia “cotton” abrigava produtos que se adequavam a diferentes funções e climas, fornecendo maior flexibilidade comercial e atendendo a variados perfis de consumo nas colônias em questão. Às vezes isso significava a exportação de um tecido parcialmente feito de algodão e parcialmente de lã; em outros casos, como o do Rio Grande de São Pedro, o significado social era um crescimento exponencial das exportações de tecidos feitos única ou majoritariamente de lã.

Gráfico 31 - *Proporção entre os preços de exportação do charque (réis/arroba), do couro (réis/un.) e do trigo (réis/alq.) do Rio Grande de São Pedro e de importação da baeta de Lisboa para o Rio de Janeiro (réis/cov.), 1796-1810*



Fonte: Para o preço da Baeta, ver ARRUDA, *ibidem*. Para o preço do charque e dos couros ver MENZ, *op. Cit.*, 2006a, pp. 137 e 175.

No contexto do Rio Grande de São Pedro, a lã inglesa, especialmente na forma de ponchos e cobertores, era uma peça-chave no cotidiano das populações locais, especialmente

⁵⁹¹ *Ibidem*, pp. 328-331.

entre peões e trabalhadores rurais. Esse item de vestuário adaptava-se bem ao clima frio do pampa e integrava a vida material da região. Além de proteger contra o frio, esses tecidos importados assumiam uma relevância cultural e prática, sendo amplamente utilizados e necessários no trabalho diário e nas práticas tradicionais da vida rural. E assim, a história daquela longínqua capitania se encontrava duplamente ligada à Revolução Industrial. Em primeiro lugar, como fornecedora do charque que possibilitou a expansão da produção dos insumos da vida industrial e urbana. Em segundo, como consumidora da lã inglesa, durante a expansão da produção e da procura por novos mercados. O problema era o significado econômico dessa crescente ligação. A especialização da exportação, bem como da importação produzia um efeito conhecido como *deterioração dos termos de troca*. Os preços relativos das mercadorias exportadas pela capitania estavam caindo frente aos preços do principal têxtil importado. Essa era a própria estratégia de inserção de mercado do charque, que avançava conforme se tornava comparativamente barato, diante das demais opções de alimentação.⁵⁹² Conforme se observa no Gráfico 31, preço do charque, do trigo e do couro em relação às baetas caiu continuamente entre 1796 e 1811.

Este processo reforçava a relação de dependência dos proprietários escravistas, agora enriquecidos, do Rio Grande de São Pedro de seus parceiros comerciais no Rio de Janeiro. Se eles quisessem continuar importando a mesma quantidade de tecido que importavam até então, teriam de aumentar a produção e comercialização. Mas não foi isso que aconteceu, eles não se mantiveram importando no mesmo nível de antes. As quantidades de tecido importadas aumentaram e as de charque ainda mais. Isso significa dizer que a conexão econômica entre o Rio Grande, o Rio de Janeiro, Lisboa e Londres constituía um mesmo ritmo de funcionamento econômico, ou seja, que esses espaços existiam em uma mesma economia-mundo,⁵⁹³ na qual, dados os diferentes tipos de produção (tecidos, artigos de exportação, artigos de abastecimento), estes portos se hierarquizavam a partir da valorização ou desvalorização relativa das mercadorias exportadas por uns e importadas por outros, o que era levado a cabo por mercadores das áreas centrais.⁵⁹⁴ Assim, o Rio Grande poderia aparecer como periferia do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que este último aparecia como periferia de Lisboa, de Londres, de Amsterdam. Mercadores do Rio de Janeiro endividavam os mercadores do Rio Grande, cujas

⁵⁹² VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013, pp. 67.

⁵⁹³ PINTAUDE, op. cit., pp. 80-81.

⁵⁹⁴ WALLERSTEIN, 2009, 25-30, 57-58

mercadorias perdiam valor relativo, mas para isso, dependiam da circulação de tecidos europeus, saldados com mercadorias tropicais, exportadas em empreendimentos cujo financiamento era feito com crédito global.⁵⁹⁵

Ao fim das contas, o Rio Grande de São Pedro aparecia naquele momento como o “campo” da “cidade” do Rio de Janeiro. Isso significa dizer que a produção agropecuária da capitania do sul, ao abastecer a preços baixos e relativamente decrescentes a cidade do Rio de Janeiro, tinha efetivamente a sua natureza convertida em uma forma de capital barato, uma Natureza Barata, que tornava as operações no Rio de Janeiro menos custosas, já que a comida barata reduzia os custos do trabalho, de modo que a própria ecologia do Rio Grande passa a ter menor valor do que a ecologia fluminense.⁵⁹⁶ Afinal de contas, os custos ecológicos de produção do charque, couros e trigo, não necessariamente estava reduzindo; poucas alterações técnicas estavam tomando lugar, mas as fronteiras de Rio Pardo e de Rio Grande estavam em expansão, enquanto as fábricas inglesas renovavam as formas de produção de tecidos, não baseadas em expansão territorial, mas de aplicação de capital.⁵⁹⁷ Trata-se de uma resposta conhecida como *spatial fix*, ajuste espacial, ou seja, uma expansão do território produtivo, frente a uma desvalorização das mercadorias produzidas como forma de aumentar a produção sem avançar nos procedimentos técnicos.⁵⁹⁸ Deste modo, considerando uma produtividade fixa para o charque do Rio Grande de São Pedro e para a lã da Inglaterra medida por hectare, quando essas duas mercadorias eram compradas e vendidas no porto do Rio de Janeiro, em 1796, era como se cada hectare inglês valesse 1.283 réis, frente aos 129 que o hectare sulino valia. Catorze anos depois, em 1810, o mesmo hectare inglês valia 2.246 réis, enquanto o hectare sulino passava para 115 réis. O mercado era uma forma de hierarquizar ecologias e a do Rio Grande de São Pedro estava sendo desvalorizada.⁵⁹⁹

⁵⁹⁵ PESAVENTO, Fábio, “Até que a confiança nos separe: as redes transimperiais e o mercado de crédito do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII” in GUIMARÃES, Carlos Gabriel; SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). *Crédito & descrédito: relações sociais de empréstimos na América – séculos XVIII ao XX*. Niterói: Eduff, p. 18-55, 2018 pp. 44-45; OSÓRIO, Helen. “Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa.” *Revista Brasileira de História*, 20, p. 99-134, 2000, pp. 128-129; MENZ, 2006b, pp. 265-66.

⁵⁹⁶ MOORE, Jason W. “Capitalism as world-ecology: Braudel and Marx on environmental history.” *Organization & Environment* 16.4, p. 431-458, 2003; MOORE, Jason W. “O surgimento da Natureza Barata”. *Antropoceno ou Capitaloceno: Natureza, história e a crise do capitalismo*. São Paulo: Editora Elefante, p. 128-187, 2022.

⁵⁹⁷ OSÓRIO, op. cit., 1999, p. 115.

⁵⁹⁸ HARVEY, David. “Globalization and the ‘spatial fix’”. *Geographische Revue: Zeitschrift für Literatur und Diskussion*, v. 3, n. 2, p. 23-30, 2001.

⁵⁹⁹ Esse exercício de estimativa tem a tendência de subvalorizar a lã inglesa, pois desconsidera os ganhos de produtividade da industrialização. Na realidade histórica, a situação era ainda mais grave do que o cenário que apresentamos aqui. Para as estimativas, ver Anexo 6.

3.4 Os senhores do sangue: violência escravista e resistência escravizada, 1796-1815

O aumento do tráfico de escravizados para o Rio Grande ocorria em um momento de aumento de exportações de charque, de aumento dos preços dos escravizados e de queda relativa dos preços de seus produtos. O enriquecimento de suas elites, portanto, esteve ligado a uma expansão do volume da produção, mas não apenas, afinal o preço charque e os custos da força de trabalho não contribuíam para este processo. Sem melhorias significativas na produtividade, exceto talvez pela introdução das tecnologias africanas de abastecimento hídrico, a produção dependia de uma maior exploração da força dos escravizados.⁶⁰⁰ Entre 1791 e 1810, como se pode acompanhar na Tabela 10, o crescimento anual das exportações de charque foi de 7%, cerca de 7 vezes o crescimento anual da população escravizada, o que sugere que, apesar do crescimento quantitativo das unidades produtivas, os trabalhadores estavam produzindo cada vez mais.

Tabela 10 – *Quantidade e crescimento anual das exportações de charque e da população escravizada no Rio Grande de São Pedro (1791-1810)*

<i>Ano</i>	<i>Arrobas de charque (a)</i>	<i>Escravizados (b)</i>	<i>Crescimento anual (a)</i>	<i>Crescimento anual (b)</i>
1780	-	5.788	-	-
1787	117.211	-	-	-
1791*	255.326	8.587	21%	4%
1802	680.261	9.896	9%	1%
1805	879.925	14.451	9%	13%
1807	996.052	14.161	6%	-1%
1810	892.159	10.184	-4%	-10%
1791-1810	3.820.934	n. a.	7%	1%

Fonte: Elaborado pelo autor. Para o charque ver MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006, pp. 137 e 175. Para o número de escravizados ver SCOTT, Dario. “A população do Rio Grande de São Pedro pelos mapas populacionais de 1780 a 1810”. *Revista brasileira de Estatística Populacional*. Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 617-633, set./dez. 2017, p. 627, Tabela 5. *Os valores de 1791 foram calculados a partir da taxa de 1787, para o caso do charque e de 1780, para o caso da população.

⁶⁰⁰ OSÓRIO, op. cit., 1999, p. 115.

As evidências históricas apontam para a pauperização e deterioração nas condições de vida dos escravizados que parecem ter sido, ao menos em parte, responsáveis pela maior lucratividade dos senhores escravistas. Este processo se refere tanto à uma maior disposição da coerção física no processo de trabalho, quanto à uma piora na saúde dos trabalhadores, o que podemos inferir ser resultado de uma situação de maior penúria. Entre 1772 e 1830, a taxa bruta de mortalidade da freguesia da Madre de Deus de Porto Alegre cresceu violentamente, sugerindo que aquele era um processo de larga escala na capitania.⁶⁰¹ Além dos espaços urbanos, em um quadro mais amplo, a presença de escravizados feridos e enfermos registrados nos inventários *post-mortem* dos senhores escravistas, passou de 1,55%, em 1785, para 3,74% em 1810, um aumento de mais de 140%.⁶⁰² No período, as doenças infectocontagiosas estavam se tornando mais presentes, precisamente no momento em que o tráfico de escravizados se acelerava.⁶⁰³ Entre as causas de mortes, estavam principalmente a varíola, a tubérculos, diarreia e enterite. A migração de pessoas por longas distâncias até a costa, a condição anti-higiênica dos navios, a má-alimentação, os ferimentos decorrentes da captura, somadas aos maus-tratos durante a caminhada e a travessia tornavam o tráfico um vetor de infecções. Além disso, com o aumento do preço dos escravizados, ocasionado pela alta das mercadorias tropicais, os traficantes portugueses empregavam a estratégia de compra de escravizados em condições de saúde fragilizada, pois eram mais baratos. Tudo isso criava o cenário perfeito para que quando essas pessoas chegassem à outra margem do oceano, elas estivessem doentes e com a saúde vulnerável.⁶⁰⁴

Assim, os dois lados do Atlântico estavam em sinergia na disseminação da morte. Em 1787, uma falta de alimentos extraordinária se abateu sobre Angola, acompanhada de uma crise de varíola e epidemias recorrentes, que resultavam em altas mortalidades nos navios, situação que se arrastou até pelo menos 1814. Enquanto isso, a partir de 1795 até 1806, uma forte crise de mortalidade se abateu sobre a freguesia da Madre de Deus, em Porto Alegre. Antes de 1800, as causas das mortes não eram declaradas, mas assim que passaram a ser registradas, a varíola

⁶⁰¹ SCOTT, Dario. *Livres e escravos: população e mortalidade na Madre de Deus de Porto Alegre (1772-1872)*. Tese (Doutorado em Demografia) — Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020, p. 177, Gráfico 47

⁶⁰² PINTAUDE, Luigi. “Um Rio Oceânico: o Atlântico e a fronteira-escravista-mercantil no Rio Grande, c. 1765-1810.” *História Econômica & História de Empresas*, v. 27, n. 1, p. 57-89, 30 maio 2024, pp. 71-73, a porcentagem foi calculada em médias móveis trienais.

⁶⁰³ SCOTT, op. cit. p. 160.

⁶⁰⁴ MILLER, Joseph C. “Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830.” In: LOVEJOY, Paul Ellsworth, (ed.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. African Studies Program, University of Wisconsin-Madison, 1986. p. 43-77, 1986, p. 62; PINTAUDE, op. cit., p. 73

foi a principal causa entre 1801 e 1806.⁶⁰⁵ A crescente da mortalidade também ocorria entre a população livre, mas por conta do efeito combinado do tráfico e da violência no trato escravista nas estâncias e charqueadas, a situação se insinuou de maneira mais forte entre a população escravizada. Na freguesia da Madre de Deus de Porto Alegre, entre 1779 e 1814, a taxa bruta de mortalidade por mil entre os livres foi de 40,135, enquanto entre os escravizados foi de 54,065.⁶⁰⁶ Além dos fatos de as doenças serem muito frequentes, existe mais um elemento que sugere que uma piora das condições de vida ocorreu. A taxa de mortalidade infantil é “um dos mais sensíveis indicadores de saúde” e entre 1772 e 1819, ela se manteve sempre mais alta entre os escravizados do que entre os livres.⁶⁰⁷

Um dos elementos que certamente fazia a saúde dos escravizados declinar era o trabalho nas charqueadas. Afinal, “entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, o local mais insalubre de toda a província (sic.) era certamente aquele em que ficava o centro mais dinâmico de sua economia: as charqueadas.”⁶⁰⁸ Em realidade, era um cenário trágico. Uma única charqueada fazia escorrer 6,5 toneladas de sangue nos rios a cada dia que o abate durasse. Nuvens de urubus se reuniam e as descrições dos viajantes que ali passavam deploravam o estado lamentável da higiene do local.⁶⁰⁹ Isso não era uma novidade no mundo atlântico. Durante toda a Idade Moderna, as populações europeias pressionaram os governantes para afastar os locais de abate de animais das zonas residenciais e religiosas da cidade. Em 1480, monges e vizinhos da abadia de San Bartolomé, no norte da Espanha, passaram a reclamar que alguns prédios estavam sendo usados para matar animais-não humanos. Afirmavam que a *matanza*, (matança) emitia uma “sujeira” “perniciosa”. Novamente, em 1493, em Salamanca, a população apelou ao rei Ferdinando e à rainha Isabella contra o desmembramento de bovinos que ocorria na cidade e que causava “grandes prejuízos” à saúde das pessoas. A partir de então os *mataderos* (matadouros) passaram a ser construídos além dos muros das cidades, como em Sevilha, Madrid, León, Guadalajara, Jaén, Málaga e Córdoba, ocultando a morte e escondendo

⁶⁰⁵ SCOTT, op. cit., p. 191, Tabela 45; ALDEN, Dauril; MILLER, Joseph C. “Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831”. *The Journal of interdisciplinary history*, v. 18, n. 2, p. 195-224, 1987, pp. 222-223, Apêndice.

⁶⁰⁶ SCOTT, op. cit., p. 176, Tabela 38.

⁶⁰⁷ Ibidem, p. 178.

⁶⁰⁸ ACOSTA WITTER, Nikelen. “Apontamentos para uma história da doença no Rio Grande do Sul (Séculos XVIII e XIX)”. *História Em Revista*, 11(11), 2017, p. 22.

⁶⁰⁹ VARGAS, Jonas Moreira, “A produção, o comércio e o consumo do charque/tasajo no Atlântico escravista: Buenos Aires, Montevidéu e Rio Grande do Sul (1780-1900)”. In: MARQUES, Leonardo e Alessander Gebara (Org.). *História das mercadorias: trabalho, meio ambiente e capitalismo mundial (séculos XVI-XIX)*. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 235-267, 2023, pp. 247-249.

a falta de higiene a que as vítimas e os trabalhadores estavam submetidos.⁶¹⁰ Deste modo

A complexo de criação de animais produzia uma distância espacial e temporal ente aqueles que tinham propriedade e gerenciavam os animais vivos daqueles que taxavam e que consumiam suas carcaças. Essa alienação – e a objetificação que se seguia – separava consumidores dos animais cujos corpos eles comiam e vestiam e foi um dos efeitos mais poderosos da pecuária.⁶¹¹

Com efeito,

... tornar o assassinato dos animais menos visíveis e aumentar o número de etapas e especialistas que separavam o animal vivo das partes mercantilizadas de seus corpos era uma extensão lógica do processo de objetificação que já estava sendo desenvolvido por séculos, se não milênios.”⁶¹²

A tradição da morte, fruto do consumo da carne de outros animais, havia sido construída sobre a prática do ocultamento, que facilitava ao público esquecer as violências que eram cometidas para a produção da carne, tanto contra os humanos, quanto contra os não-humanos. Na América, o processo encontrou seu ápice, as charqueadas eram um ambiente letal, para o gado, mas também para os seres humanos que ali trabalhavam e ali se infectavam. Foi um processo longo, no qual os comerciantes afastaram a produção da comida de seu consumo, em um urbanismo marcado pela separação entre campo e casa. Neste sentido

O interesse das pessoas que compunham o público ia além de seus papéis como consumidores e comerciantes. A lei e a tradição reconheciam seu direito de viver em bairros limpos e saudáveis. Esse direito foi um impulso significativo para um dos desenvolvimentos mais importantes para as formas de convivência das pessoas com outros animais no mundo moderno: a separação das duas tarefas centrais do açougueiro — o abate de animais e a venda de suas partes do corpo para consumidores ou outros comerciantes.⁶¹³

Contudo, não apenas os escravizados sofriam os efeitos da intensificação. As taxas de mortalidade entre a população livre também estavam crescendo. Ocorre que isso também pode ser atribuído às jornadas de trabalho nas estâncias e charqueadas, afinal de contas muitos peões livres, principalmente indígenas, participavam das atividades de criação de gado. As

⁶¹⁰ NORTON, 2023, pp. 55-57.

⁶¹¹ Ibidem, p. 45, tradução nossa. “Animal husbandry created temporal and spatial distance between those who owned and managed living animals and those who taxed and consumed their corpses. This alienation—and the objectification that followed— separated consumers from the animals whose bodies they ate and wore and was one of the most powerful effects of livestock husbandry.”

⁶¹² Ibid., p. 57, tradução nossa. “(...) making the killing of animals less visible and increasing the number of steps and specialists that separated the living animal from the commodified parts of their corpse was also a logical extension of the objectifying processes that had already been developing for centuries, if not millennia.”

⁶¹³ Ibid., pp. 55-56. “The interest of the people who composed the public went beyond their roles as consumers and tradespeople. Law and tradition recognized their entitlement to live in clean and healthy neighborhoods. This right was a significant impetus for one of the most important developments for people’s ways of being with other animals in the modern world: the separation of the two central tasks of the butcher—the killing of animals and the selling of their body parts to consumers or other tradespeople.”

historiadores Isadora Diehl e Helen Osório analisaram 139 *processos-crime* envolvendo peões, capatazes, roceiros, criadores e lavradores, produzidos entre 1779 e 1834. Entre as testemunhas, cerca de 62% dos peões eram indígenas, 21% eram brancos e 17% negros ou pardos.⁶¹⁴ Ainda que os processos-crime não representem com precisão a realidade de todas as estâncias e charqueadas, especialmente a seção de testemunhas, que acaba por privilegiar pessoas livres, a presença dos indígenas era central naquela paisagem, a ponto de em 1776, José Marcelino de Figueiredo, governador do continente do Rio Grande, entre 1769 e 1780, afirmar que “os índios no gênero de peões ninguém os excede”.⁶¹⁵

As doenças e as mortes se intensificavam no inverno.⁶¹⁶ As causas são quase evidentes: as menores temperaturas, os ventos e chuvas, que favoreciam a transmissão enfermidades respiratórias. Entretanto, devemos considerar que existiam tecnologias nativas que poderiam evitar os efeitos adversos do clima, tais como os ponchos, produzidos pelos ameríndios. Assim, uma maior mortalidade não era decorrência da ausência de estratégias de proteção, mas da desigualdade deliberadamente constituída e reproduzida através dos espaços de trabalho. No fim do século XVIII, o custo dos materiais para produzir as roupas adequadas para o frio estava aumentando. Em 1796, uma medida de baeta de cerca de 66 centímetros poderia ser importada por cerca de 1.838 réis, mas 15 anos depois, em 1811, seu preço era de 5.673 réis.⁶¹⁷

A circulação de saberes médicos através do oceano Atlântico e a tradição escrita na América dificultam acreditar que o adoecimento por condições climáticas se tratava de uma questão de desconhecimento. Em 1801, o jornalista Hipólito José da Costa Pereira Furtado de Mendonça traduziu um texto médico do professor da Universidade da Filadélfia, Benjamin Smith Barton, escrito originalmente em inglês no ano anterior, que apontava a importância do ambiente na compreensão das doenças. Não apenas o ar, mas também os “mantimentos” e os “trabalhos rudes e laboriosos” eram considerados elementos centrais na produção e na circulação do quadro das doenças.⁶¹⁸ Hipólito da Costa, como ficou mais tarde conhecido, era jornalista e diplomata, nascido na Colônia de Sacramento em 1774. Depois da chegada dos

⁶¹⁴ DIEHL, Isadora Talita Lunardi; OSÓRIO, Helen. “‘Os índios no gênero de peões ninguém os excede’: utilização da mão de obra indígena e a expropriação de terras e gado guarani no Rio Grande do Sul (1777-1835).” 2021, p. 5.

⁶¹⁵ Ibidem, p. 4.

⁶¹⁶ SCOTT, op. cit., p. 204; WITTER op. cit.

⁶¹⁷ ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972, pp. 448-451.

⁶¹⁸ VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho; “Considerações sobre a tradução de textos médicos para o português no Brasil colonial. *Dimensões*, vol. 34, p. 28-49, 2015, p. 32.

espanhóis, em 1777, mudou-se com a família para Buenos Aires onde esteve exilado, até que seu pai, Félix, recebeu uma sesmaria em Serro de Santana, onde, em 1812, seria fundada a freguesia de São Francisco de Paula, e em 1835 a cidade de Pelotas.⁶¹⁹ Seu irmão, Felício Joaquim da Costa Pereira, inclusive seria o primeiro pároco do local. Em 1798, formou-se em Coimbra e passou a atuar como diplomata da Coroa portuguesa nos Estados Unidos da América. Tratava-se de um dos homens ilustrados nascidos no final do século XVIII, que frequentavam universidades e entravam em contato com ideias iluministas, liberais, maçônicas, etc. No texto – traduzido, mas também adaptado pelo luso-brasileiro – os fatores climáticos se somavam aos laborais, compondo uma ecologia propícia ao adoecimento. Assim, o ambiente, nem apenas natural, nem apenas social, aparecia em seus escritos como causador da morte.⁶²⁰

O discurso que circulava era uma combinação de tradição e inovação. No campo global, o diálogo era com o texto do Capitão Samuel Turner e do cirurgião Robert Saunders, que haviam servido no Butão e no Tibete em 1783 e registraram suas experiências e apropriação do conhecimento médico dos povos nativos em um livro publicado em 1800. A obra alcançou sucesso editorial e comercial e foi amplamente citada, inclusive por Smith Barton, autor do texto traduzido por Hipólito.⁶²¹ No âmbito colonial, as premissas do diplomata recolocavam os argumentos de autores do século XVIII, como Francisco da Fonseca Henriques, que publicou em 1721 a *Âncora Medicinal para Conservar a Vida com Saúde*, na qual já apontava a relevância da combinação das circunstâncias ambientais na definição de saúde e doença. A argumentação também encontrava ressonância no texto *Medicina domestica, ou tratado de prevenir e curar as enfermidades...*, traduzido, adaptado e complementado por Manoel Joaquim Henriques de Paiva, médico português, em 1788, e originalmente escrito por Guilherme Buchan.⁶²²

Assim, podemos ter alguma segurança ao afirmar que as dinâmicas de mercado, o tráfico de escravizados e o processo de trabalho nas charqueadas foram fatores centrais no crescimento da mortalidade que ocorria nos campos do Rio Grande de São Pedro. Portanto,

⁶¹⁹ BUVALOVAS, Thais Helena dos Santos. *O “Diário da minha Viagem para Filadélfia”: Impressões de um ilustrado luso-brasileiro na América (1798-1799)*. Dissertação de Mestrado em História. São Paulo: USP-PPGHS, 2007, pp. 34-39. Félix morreu em 1819, na fronteira do Rio Grande, proprietário de 9 escravizados. Cf. *DOCUMENTOS da escravidão: inventários: o escravo deixado como herança*, vol 1. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, p. 172.

⁶²⁰ VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho. *As práticas e os saberes médicos no Brasil Colonial (1677-1808)*. Dissertação de Mestrado. Franca: Unesp/ FCS/ PPGH, 2012, pp. 132-133.; VIOTTI, op. cit., 2015, p. 32.

⁶²¹ VALANCIUS, Lindsey; LIPSCOMBE, Trevor. "Healing in the Himalayas: Robert Saunders, Surgeon, and the Embassy to Bhutan and Tibet of 1783." *Journal of Bhutan Studies* 42, p. 44-63, 2020, pp. 45, 59-60.

⁶²² VIOTTI, op. cit., 2012, pp. 132-133.; VIOTTI, op.cit. 2015, p. 38-39

certas distorções merecem ser corrigidas. Os historiadores Julio Djenderedjian e Juan Luis Martirén, depois de construírem séries de preços para os artigos primários e séries de preços para os salários pagos a trabalhadores da construção civil em Montevideo, Buenos Aires e Rio Grande, afirmaram que “os padrões de vida no sul Brasil não parecem ter passado por grandes mudanças”, e que “os padrões de vida em Rio Grande parecem ter sido mais elevados do que nos outros dois locais”.⁶²³ Essas duas afirmações só podem ser sustentadas a partir de duas opções metodológicas questionáveis. Em primeiro lugar, assumir que os padrões de vida possam ser deduzidos simplesmente a partir do confronto entre salários e preços. Tal escolha não considera a realidade histórica de um espaço econômico escravista como era o Rio Grande de São Pedro. Afinal de contas, um dos arranjos mais frequentes em relação aos pagamentos feitos pelo trabalho de escravizados era que

Geralmente, esses escravos trabalhavam nas ruas, longe dos proprietários, e ao final do dia ou da semana (jornada), conforme o acordo estabelecido, eles entregavam ao senhor uma quantia em dinheiro (...) Se o escravo de ganho conseguisse, durante a jornada, ganhar mais o que o estipulado como o respectivo proprietário ele poderia guardar consigo esse excedente.⁶²⁴

Ou seja, o “salário” que os historiadores calcularam pra os escravizados era provavelmente um pagamento a ser entregue ao senhor do escravizado, enquanto o trabalhador ficaria apenas com o excedente, se houvesse, ou ainda com uma fração do preço pago por sua força de trabalho. Assim como no caso dos proprietários que alugavam os escravizados para a construção no Rio de Janeiro, quem estipulava o montante a ser entregue ao senhor era ele próprio. Evidentemente, tais situações eram sujeitas à resistência dos escravizados, que poderiam ocultar parte da quantia que recebessem, ou se recusar a trabalhar, ou mesmo poderiam tentar fugir. Contudo, um aumento de um pagamento feito pelo trabalho de um escravizado durante o período colonial não pode ser considerado como uma quantia que seria entregue ao escravizado, ao menos não em sua totalidade e, deste modo, não representa indício significativo de seu “padrão de vida”. Tendo isso em vista, comparar salários de trabalhadores livres e escravizados tem pouca aderência histórica e explica muito pouco sobre como viviam

⁶²³ DJENDEREDJIAN Julio, MARTIRÉN Juan Luis. “Consumption baskets and cost of living in Southern Late Colonial Brazil: Rio Grande, 1772-1823”. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*. 38(2), p. 279-309. 2020, p. 21, tradução própria. “Results presented here show that even in wartime situations (precisely at the dawn of independence in Latin America), living standards in southern Brazil do not seem to have undergone major changes.”; “Tendencies were similar in the three cities but living standards in Rio Grande seem to have been higher than in the other two locations.”

⁶²⁴ FRANÇA PAIVA, Eduardo. “A plebe negra. Forros nas Minas Gerais no século XVIII”. *Caravelle*, No. 84, Plèbes urbaines d’Amérique latine, Juin, pp. 65-92, 2005, p. 78, nota 24.

essas pessoas.

Além de uma noção muito estreita de “padrão de vida”, que se reduz a uma razão matemática entre pagamento e custo de vida, um segundo problema emerge da análise. A escravidão ganhou peso no Rio Grande de São Pedro neste período, enquanto perdeu fôlego na Banda Oriental. Entre 1777 e 1812, cerca de 65,91% dos inventários no *Rio da Prata* não incluíam escravizados, enquanto no Rio Grande de São Pedro o percentual era de apenas 26,14%. De maneira semelhante, o número médio de escravizados por proprietário no Rio da Prata era de 1,52 por inventário, enquanto no Rio Grande temos 4,8. A diferença apenas aumenta após 1813, em consequência do fim do tráfico legal para Montevideo e Buenos Aires.⁶²⁵ Mesmo que a chegada de escravizados no *Rio da Prata* excedesse em muito os desembarques no Rio Grande de São Pedro,⁶²⁶ boa parte dos escravizados que aportavam em Montevideo e Buenos Aires não ficavam naquelas localidades, mas seguiam rumo à Lima e Potosí, como se acompanha pela descrição das campanhas de tráfico de escravizados entre 1786 e 1789, na qual apenas 594 — 35,6% — dos 1.668 escravizados desembarcados ficaram em Montevideo, enquanto 1.073 — 64,3% — seguiram para Lima.⁶²⁷

Logo, é necessário considerar que – mesmo que os jornais pagos aos trabalhadores do Rio Grande permitissem a compra de mais artigos de primeira necessidade do que em Montevideo e Buenos Aires – a presença massiva da escravidão na América portuguesa e sua decadência em Montevideo e Buenos Aires relativiza o peso demográfico dos trabalhadores assalariados livres, na primeira região, e coloca em questão o poder explicativo do preço das jornadas dos trabalhadores escravizados. Assim, como já argumentei em outro trabalho⁶²⁸ – o aumento das porcentagens de feridos e enfermos, bem como das taxas de mortalidade, se devem muito provavelmente à intensificação do trabalho, produtor de uma explosão na exportação de charque, que, por sua vez, contrabalançava o declínio dos termos de troca da capitania, conforme sugere o Gráfico 32. Quanto mais o charque perdia poder de compra, mais escravizados apareciam feridos e doentes pelos campos do Rio Pardo, do Rio Grande e pelas ruas de Porto Alegre.⁶²⁹ Se as exportações iam bem, dificilmente poderia se dizer que este era

⁶²⁵ NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. “O Rio Grande do Sul e a Banda Oriental/Uruguai: elementos da escravidão entre 1777 e 1851.” *Diálogos Latinoamericanos* 25, p. 213-228, 2016, p. 227, Tabela 1.

⁶²⁶ ALADRÉN, Gabriel, “A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831).” In: VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015, Montevideu. VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015, pp. 17-21.

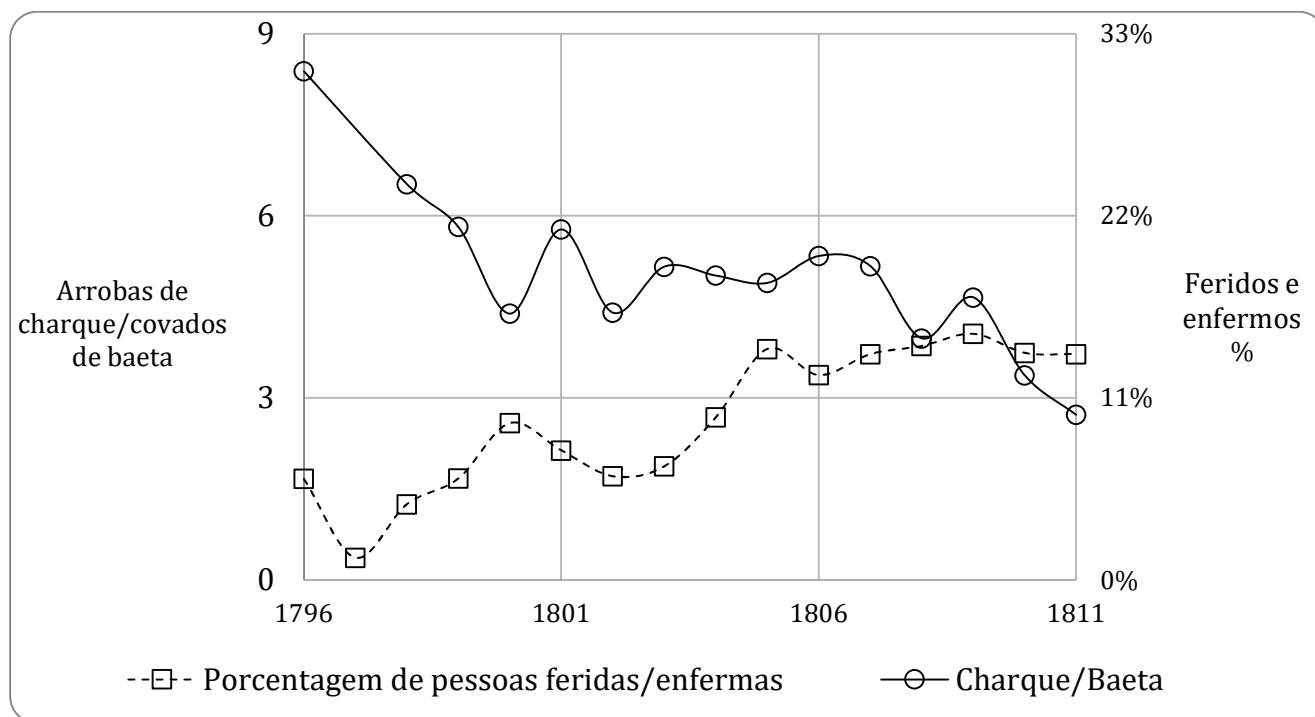
⁶²⁷ IBARRA, Antonio. “Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Rio da Prata por la Real Compañía de Filipinas, 1786-1790”. *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), p. 1-18, 2021, pp. 4-5.

⁶²⁸ PINTAUDE, op. cit.

⁶²⁹ O coeficiente de correlação entre as duas grandezas é de -0,634. Para o cálculo do percentual de feridos e

o caso dos trabalhadores.

Gráfico 32 - *Porcentagem de pessoas escravizadas feridas e enfermas (média móvel trienal) e deterioração dos termos de troca*



Fonte: Elaborado pelo autor. Para a porcentagem ver PINTAUDE, p. 72; para a proporção de preços entre charque e baetas as mesmas do Gráfico 24.

Tal situação de conflito de classes não foi aceita passivamente pelos escravizados, que buscaram meios para resistir à intensificação do ritmo de trabalho. Conforme demonstra a Tabela 11, a fronteira do Rio Grande, justamente a região sul da capitania, onde se localizavam as maiores charqueadas, não possuía apenas um maior número relativo de conflitos entre escravizados e seus senhores, mas também um maior peso relativo de escravizados foragidos entre a população total, ressaltando a relevância social da fuga como estratégia de resistência. Evidentemente, os pequenos números de registros se devem à característica dos documentos que utilizei: os inventários *post-mortem* não tinham a obrigatoriedade de apontar conflitos ou fugas. Entretanto, o interesse do inventariante e dos herdeiros em registrar tais circunstâncias denota a relevância desses acontecimentos para o cálculo da partilha das heranças. Um futuro senhor ou senhora escravista era frequentemente ensinado que um escravizado fugitivo poderia ser recapturado ou ainda que um escravizado que tivesse comportamentos conflituoso poderia

colocar em risco a apropriação de seu trabalho. Registrar um trabalhador foragido poderia facilitar o processo de legitimação da sua recaptura se esta viesse a acontecer. Por outro lado, herdar um escravizado que resistisse ao regime de trabalhos forçados poderia dificultar a imposição de uma rotina de trabalho rígida. Ainda mais grave para os escravistas: um escravizado que houvesse sido punido e que conhecesse estratégias de resistência poderia semear a revolta entre seus companheiros de cativeiro. Em meio à Era das Revoluções, os escravizados estavam contestando as bases do escravismo atlântico.

Tabela 11 – *Conflitos de escravizados registrados nos inventários post-mortem do Rio Grande de São Pedro (1801-1811)*

<i>Região</i>	<i>Escravizados Registrados (a)</i>	<i>Escravizados envolvidos em conflitos (b)</i>	<i>Fugas (c)</i>	<i>Escravizados Envolvidas em Conflitos (b/a)</i>	<i>Fugas (c/a)</i>
Porto Alegre	1.313 pess.	19 pess.	13 pess.	1,45%	0,99%
Rio Grande	543 pess.	9 pess.	6 pess.	1,66%	1,10%
Rio Pardo	516 pess.	5 pess.	4 pess.	0,97%	0,78%

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Em 1791, irrompeu a Revolução do Haiti. Três anos mais tarde, em 1794, os revolucionários franceses aboliram a escravidão. Já um ano depois, em 1795, o Governador da Capitania do Grão-Pará, Souza Coutinho, escrevia preocupado que na fronteira norte da América portuguesa as fugas estavam aumentando e que os escravizados iam procurar a liberdade na Guiana Francesa. Apenas três anos depois, em 1798, duas embarcações aportaram em Belém vindas de Caiena, pretendendo “recrutar” as pessoas negras que haviam fugido do cativeiro.⁶³⁰ Em 1801, dez depois do início da Revolução, Toussaint l’Overture, líder dos insurgentes e ex-escravizado, colocou em vigor uma nova Constituição para a nação afro-americana, que abolia a escravidão. A resposta de Napoleão Bonaparte foi reintroduzi-la no Império Francês no ano seguinte – 1802. Em seguida, em 1804, Jean Jacques Dessalines – sucessor de l’Overture e também ex-escravizado – proclamou a independência da ilha. Apenas alguns meses mais tarde, em 1805, soldados negros no Rio de Janeiro, capital do Estado do Brasil, traziam no peito medalhas com o retrato do Imperador da Ilha do Haiti. Portanto, a

⁶³⁰ GOMES, Flávio. “Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil Escravista”. *Tempo*, n. 13, p. 209-246, 2002, pp. 216-217.

comunicação transatlântica entre libertos e escravizados transmitia a possibilidade da libertação.⁶³¹

Na porção sul dos impérios ibéricos, quando as hostilidades abertas entre portugueses e espanhóis se reacenderam, em 1801, iniciadas na Europa e estendidas para as Américas, criou-se um momento de tensão sobre a propriedade de pessoas escravizadas. Diversas fugas aconteceram, motivadas pela possibilidade de encontrar liberdade depois de atravessar a fronteira. Escravizados buscavam o apoio das autoridades adversárias de seus senhores, que poderiam libertá-los se conseguissem cruzar os limites entre os Impérios. Evidentemente, em muitos casos, espanhóis enganaram escravizados do Rio Grande, prometendo-lhes a liberdade, apenas para reescravizá-los depois que passassem para o lado castelhano.⁶³² Algumas das fugas de escravizados naquele momento muito provavelmente tinham caráter efêmero e envolviam poucas pessoas. Este foi o caso de Francisco e Roque, escravizados de José Alves de Carvalho, que em 1804, mataram o cabo-verdiano, Manoel, escravizado de André Silva da Barreto. Francisco era homem africano preto, casado, já com mais de 50 anos, treinado na roça e vindo de Benguela. Já Roque era homem africano preto. Manoel os encontrou em quando estavam “aquilombados” na fazenda de André da Silva Barreto e foi morto. Ambos os réus foram presos.⁶³³ O quilombo, desconhecido pelos escravizados da própria fazenda, não deveria ser muito grande, e a ausência de outros presos sugere que era, de fato, uma tentativa de fuga de pequeno porte. Outros casos, entretanto, eram de maior escala.

Entre a Guerra de Independência das *Províncias Unidas del Rio da Prata*, também chamada de Revolução de Maio, iniciada em 1810, e a Independência do Uruguai, conhecida como Revolução Ocidental, principiada em 1811, diversas fugas de escravizados foram possíveis nos campos do Rio Grande. Desde 1810, as autoridades portuguesas reclamavam às lideranças das *Províncias Unidas del Rio da Prata* que as fugas de escravizados para o lado espanhol estavam se intensificando. Em 1811, Miguel Lino de Moraes, um comerciante português que estava em Montevideo escreveu para Dom Diogo de Sousa, o conde do Rio Pardo, capitão-general da Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, que a política do

⁶³¹ MOTT, Luiz R. B. “A Revolução dos Negros do Haiti e o Brasil”. *Mensário do Arquivo Nacional*. Vol. 13, n. 1, p. 3-10, 1982, pp. 3-5.

⁶³² ALADRÉN, Gabriel, *Sem respeitar fê nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 2012., pp. 191-222.

⁶³³ APERS, *DOCUMENTOS da escravidão: processos-crime: o escravo como vítima ou réu*. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, p. 40, processo número 25 do Tribunal do Júri da Comarca de Santa Catarina, localidade de Porto Alegre. Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

general portenho José Rondeau de libertar escravizados para incorporá-los às tropas independentistas, havia subtraído cerca de 800 pessoas escravizadas do Arroio de São José, no Rio Grande de São Pedro. Era um exagero retórico, mas de fato, os escravizados estavam conseguindo se refugiar do lado dos revolucionários hispânicos. Após 1812, a situação se acelerou e possibilidades de evasões de maior escala se tornaram mais frequentes. A estratégia das fugas havia se tornado particularmente importante para as mulheres escravizadas. Com a declaração da “*Libertad de vientres*” pelas *Provincias Unidas*, em 1813, que fazia com que os filhos de mulheres escravizadas fossem considerados livres, uma fuga bem sucedida para a fronteira, poderia significar salvar seus filhos do cativeiro.⁶³⁴ Na porção portuguesa, no final do período colonial, pelo contrário, para muitas mulheres escravizadas “as possibilidades de negociação com senhores e senhoras haviam se esgotado”.⁶³⁵

Em todos os territórios do Estado do Brasil, a liberdade estava sendo disputada, sob incentivo das revoluções do período. No ano de 1814, em Itapoã, Bahia, uma revolta levada a cabo pelos escravizados da região resultou em 69 mortos. Os comerciantes locais acusaram os negros insurgentes de terem bradado explicitamente em favor do Haiti.⁶³⁶ Deste modo, ainda que disperso, o haitianismo, que se refere tanto ao medo dos senhores escravistas de uma revolução por parte dos escravizados, quanto à inspiração do Haiti para aqueles que confrontavam a escravidão, espalhou-se rapidamente pela América,⁶³⁷ provocando, junto ao republicanismo, diversas disputas e confrontos. Entre eles estavam os que ocorriam na fronteira sul.

Um exemplo revelador entre os charqueadores da primeira geração de Pelotas no período colonial tardio é o de Antônio José Gonçalves Chaves. Ele havia nascido em Vila Verde, Chaves, Portugal, nas últimas décadas do século XVIII. Depois de chegar ao Rio Grande, em 1805, trabalhou como caixeiro viajante e penetrou no tecido social até chegar à posição de comerciante-charqueador. Em princípios do século XIX, já havia se tornado um importante proprietário de escravizados, os quais administrava com severidade.⁶³⁸ Em 26 de abril de 1819, dois escravizados sob propriedade de Chaves, Amaro e Vicente, assassinaram a

⁶³⁴ ALADRÉN, op. cit., p. 260-271

⁶³⁵ ARAUJO, Ana Lucia. “Black Purgatory: Enslaved Women's Resistance in Nineteenth-Century Rio Grande do Sul, Brazil”, *Slavery & Abolition*, 36:4, p. 568-585, 2015, p. 580.

⁶³⁶ MOTT, op. cit., pp. 3-5.

⁶³⁷ REIS, João José. “Quilombos e revoltas escravas no Brasil”. *Revista USP*, São Paulo, p. 14-39, 1996, pp. 27-28.

⁶³⁸ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013 pp., 263-266.

facadas o capataz de Dona Maurícia Ignácia da Silveira, Felisberto, um homem pardo. Vicente havia vindo de Pernambuco, tinha treinamento de marinheiro e usava barba cerrada. O homem do mar talvez nutrisse esperanças de conseguir fugir pelas águas e retornar a algum ponto em que se sentisse mais seguro do que nos violentos campos da fronteira. Quando Felisberto tentou prender Vicente e Amaro, eles o mataram para preservar sua liberdade. Depois que o caso foi julgado pela Junta de Justiça de Porto Alegre, entre 1821 e 1822, Amaro foi condenado à prisão e Vicente foi condenado à 1.000 açoites e 10 anos de trabalhos forçados nas galés.⁶³⁹

Mas os conflitos não estavam encerrados nas terras de Gonçalves Chaves. As pessoas que ele mantinha em cativeiro tornaram a se rebelar. Em 9 de julho de 1819, Francisco, campeiro e falqueijador — nascido na América, entre fins da década de 1780 e os primeiros anos da década de 1790 — matou o capataz da fazenda de Chaves, Caetano, homem preto, a facadas.⁶⁴⁰ Junto a ele estava Fidelis, com quem fazia o trabalho em duplas, como era costume. Caetano havia repreendido Francisco que realizava o trabalho de estender as mantas de charque sobre os varais, nos quais elas ficavam para secar. A acusação era que as pontas da carne estavam tocando o chão e que não deveriam ser dois escravizados a realizar o trabalho, mas apenas um, ao que Francisco respondeu que o varal era baixo demais e eu todos os demais estavam trabalhando em duplas. Após Caetano agredir fisicamente Francisco, este último lhe golpeou com uma faca que caiu do cinto do capataz. Além das violências verbais e físicas havia uma outra, de natureza simbólica: o trabalho estava ocorrendo no domingo, dia santo. Francisco — acobertado pelos outros escravizados, que também tinham raiva do capataz violento — conseguiu fugir.⁶⁴¹ Depois que Francisco escapou, um outro charqueador, amigo de Chaves, Boaventura Rodrigues Barcellos, colocou “seu capataz e sua gente” à disposição para perseguir Francisco.⁶⁴² O cerco se fechava sobre o homem que buscava a liberdade. Depois de preso, ele foi condenado a prisão pela Junta. Entretanto, seus companheiros vieram em seu resgate. No mesmo mês, 14 pessoas escravizadas, 2 libertas, 1 branca e 1 ameríndio arrombaram a cadeia onde estava Francisco e libertaram presos que ali se encontravam. Depois de capturados, foram

⁶³⁹ APERS, *DOCUMENTOS da escravidão: processos-crime: o escravo como vítima ou réu*. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, pp. 52 e 64, processos números 1 e 142 do Tribunal do Júri da Comarca de São Pedro do Rio Grande e Santa Catarina e do Tribunal do Júri da Comarca do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

⁶⁴⁰ APERS, *DOCUMENTOS da escravidão: processos-crime: o escravo como vítima ou réu*. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, p. 60, processo número 119 do Tribunal do Júri da Comarca do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

⁶⁴¹ LIMA, Solimar Oliveria. *Triste pampa: resistência e punição de escravos em fontes judiciais no Rio Grande do Sul – 1818-1835*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1997, pp. 95-96; VARGAS, idem.

⁶⁴² Ibidem, p. 148.

condenados à prisão, em 1824, exceto por Francisco, que foi condenado a 1.000 açoites e 10 anos de trabalho forçado nas galés.⁶⁴³

Alguns elementos devem ser observados nas duas situações. O primeiro é o confronto com as autoridades internas às propriedades escravistas. Vicente, Amaro e Francisco mataram os capatazes da região, os responsáveis por manter a rotina de trabalhos, distribuir tarefas e conduzir a aplicação de castigos. A tentativa dos charqueadores em manter-se longe do alcance de seus cativos passava pela delegação de autoridade a um outro escravizado, que acabaria sofrendo a fúria dos insurgentes em lugar do proprietário. Portanto, a redistribuição do mando direto era a forma de mitigar o risco de ter de lidar com as consequências da aplicação da coerção física no processo produtivo e, assim, manter o poder. Dito de outra forma, os senhores mantinham-se longe dos conflitos com os escravizados fazendo dos capatazes os seus porta-vozes; conflitos estes que eram, muitas vezes como nos casos acima, ocasionados pela violência nas charqueadas. Assim, os escravistas colocavam-se em uma relativa segurança.

Um segundo elemento é a solidariedade de classe que existia entre os senhores da região. A tentativa de Felisberto de prender Amaro e Vicente muito provavelmente se deu em razão de ordens de Dona Maurícia Ignácia da Silveira, ou, no mínimo, de sua concordância tácita com suas ações. Boaventura, por sua vez, colaborou explicitamente com a captura de Francisco, mobilizando as pessoas que representavam sua força repressiva. Ambos os empresários sabiam que a vitória dos escravizados de qualquer um deles poderia semear sentimentos de revolta semelhantes entre os trabalhadores de seus empreendimentos e criar um horizonte no qual a liberdade poderia ser conquistada a partir do confronto direto com as classes dominantes. Os senhores escravistas das charqueadas e os habitantes do Rio Grande de São Pedro não estavam alheios ao que estava acontecendo no mundo atlântico.

O já citado Hipólito da Costa, irmão do pároco de Pelotas, fundou em Londres, em 1808, um jornal semestral: o *Correio Braziliense*, cujas publicações continuaram até 1822. Em 1817, dois anos antes dos levantes nas terras de Gonçalves Chaves, ele publicou uma edição do jornal na qual foram transcritas cartas entre o rei da França, Luís XVIII, e o presidente do Haiti, Alexandre Pétion. Nela, Hipólito, que era um liberal, maçom, de tendências iluministas, apesar de não defender diretamente o Haiti, deixou registradas as palavras de Pétion. “O Povo do Hayti deseja ser livre e independente: Eu tambem o desejo. Elles o seraõ. Elles não precisam de apoio

⁶⁴³ APERS, *DOCUMENTOS da escravidão: processos-crime: o escravo como vítima ou réu*. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, p. 67, processo número 174 do Tribunal do Júri da Comarca do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

estrangeiro: as suas mesmas forças protegerão a sua liberdade.”⁶⁴⁴ Apesar da pouca margem de manobra do letrado luso-brasileiro, que não poderia ser explícito em suas posições, devemos lembrar que a escolha dos documentos a serem transcritos é sempre uma escolha política.⁶⁴⁵ Assim, informados do risco das revoltas, os senhores escravistas proprietários das charqueadas protegiam-se uns aos outros, com as armas, mas sem colocar sua própria pele em risco; ajudavam-se a partir da exploração da força militar dos escravizados que poderiam enviar para a captura dos revoltosos. Um apoio que se dava, então, na base da propriedade escravista sobre outras pessoas.

Finalmente, é preciso apontar a multiplicidade de sujeitos e identidades no caso da fuga de Francisco da charqueada e depois da cadeia. No primeiro caso, seus companheiros de cativeiro não impediram sua fuga, arriscando represálias, por crer que o que ele havia feito era justo, em razão dos conflitos constantes com o capataz. No segundo caso, nada menos do que 18 pessoas, de diversos extratos sociais – escravizadas, libertas, uma livre e uma indígena – estiveram envolvidas. Isso sugere que a insatisfação contra os escravistas, especialmente os enriquecidos, era capaz de fazer diferentes súditos da Coroa portuguesa desafiar a ordem e a lei do Império. Ainda que alguns desses sujeitos estivessem apenas agarrando a oportunidade de fugir da cadeia junto de Francisco ou agindo segundo algum sentimento particular contra os capatazes e agentes da lei, o certo é que eles todos pressionaram conjuntamente as estruturas do sistema escravista. A manutenção de um regime de trabalho assentado na coerção física dos trabalhadores, exigia um olhar constante não apenas sobre os escravizados, mas também sobre aqueles que poderiam ser seus aliados. Indígenas, livres e libertos faziam parte das redes de apoio que agiam contra a reprodução da economia-mundo capitalista. Tal como a presença de sujeitos de diversas identidades nos quilombos não era exatamente uma novidade, a sua atuação nas revoltas que colocavam a escravidão e suas práticas em questão também não deveria nos surpreender.⁶⁴⁶

Entre os lugares próprios para as fugas, estava a Serra de Tapes, localizada no escudo cristalino no interior da capitania. Tratava-se de um local de solo argiloso e vegetação de campos sujos e florestas. Uma densa mata, somada aos caminhos tortuosos, dificultava a perseguição.⁶⁴⁷ A própria nomeação da região – *tape* ou *tapê*, caminho no tronco linguístico

⁶⁴⁴ BNRJ, Correio Braziliense (Londres, ING), ano 1817, Vol. 18, p. 148.

⁶⁴⁵ MOREL, Marcos. *A Revolução do Haiti e o Brasil escravista: o que não deve ser dito*. SP, Jundiaí: Paco, 2017, capítulo III.

⁶⁴⁶ REIS, op. cit., pp.16-18.

⁶⁴⁷ GOIS, Gabriela Rodrigues. “Evolução e diferenciação dos sistemas agrários na Serra dos Tapes, Rio Grande do Sul”. *Geographia Meridionalis*, v. 04, n. 01, Jan-Jun, p. 57-83, 2018, p. 65.

guaraní – sugere que se tratava de um local de deslocamento.⁶⁴⁸ A proximidade de áreas alagadas e da Lagoa dos Patos ainda poderia apontar uma possibilidade de fuga nas canoas, tecnologia utilizada largamente na região, para o transporte de pessoas, mercadorias e animais não-humanos. Era um caminho do interior. Mas este interior, no período colonial era um termo de disputa: *sertões* para os portugueses, *tierra adentro* para os hispânicos. Na fronteira sul, o termo corrente era *campanha/campaña*.⁶⁴⁹ É uma característica importante, segundo o dicionário de Bluteau, *campanha* era “O campo por onde anda o exercito” e “As operações do exercito por espaço de um anno”.⁶⁵⁰ Ora, o uso de um termo militar referente a um espaço e tempo de deslocamento indica duas características da campanha, do interior, no qual se localizava Tapes: sua característica como um local de confronto físico – entre senhores e escravizados; entre luso-brasileiros e indígenas e luso-brasileiros e hispano-americanos – e de passagem, de fuga, para o caso dos escravizados. Afinal de contas “a campanha era uma região interior contestada politicamente pelos impérios Europeus, disputada localmente com grupos indígenas que margeava corpos d’água navegáveis”.⁶⁵¹

Os confrontos haviam sido relevantes para aqueles que deram o nome para o local. Fosse de fato o efeito da morte em conflitos e epidemias, fosse uma estratégia indígena de se ocultar nos interiores, fosse ainda o olhar europeu que reconstruía o cenário como um vasto deserto verde, ignorando seus habitantes, o francês Nicolau Dreys afirmou que

A nação *guarani* mesma não he representada ali senão por huma subdivisão a que os primeiros exploradores dêrão o nome de *Tapes*, e essa mesma tribo dos Tapes, que com o tempo deixou de substituir seu nome particular pelo appellido generico, não existe hojes senão reduzia a huma fracção de pouca importância em comparação de sua existência anterior (...)⁶⁵²

Assim, uma nova geografia do conflito armado, intensificada pelo tráfico transatlântico, se formava no Rio Grande de São Pedro. Os subalternos – ameríndios, africanos, negros americanos, brancos pobres – se uniam no combate ao avanço das fronteiras, fossem elas as

⁶⁴⁸ NEVES, Cristian Costa das. *A Ocupação Humana no Espaço da Serra dos Tapes: os casos dos distritos de Cerrito Alegre e Quilombo/Pelotas-RS*. Dissertação (Mestrado em Antropologia –Área de Concentração em Arqueologia). Programa de Pós-graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas. 2014, p. 14.

⁶⁴⁹ PRADO, Fabricio. “The Interior as Borderlands: The Campanha at the Edge of Empire”. In: FREITAS, Frederico; BLANC, Jacob (eds.) *The interior: recentering Brazilian history*. Austin: University of Texas Press, p. 57-76, 2024, pp. 57-58, 61

⁶⁵⁰ SILVA; BLUTEAU, 1789, p. 332

⁶⁵¹ PRADO, op. cit., p. 61. “As a result, the *campanha* was an interior région contested politically by European empires, disputed locally with Indigenous groups, and touching different navigable bodies of water”. Tradução nossa.

⁶⁵² DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839, p. 183.

frentes de expansão, a ocupação de território, a fronteira da mercadoria nas Américas ou ainda, a fronteira da escravização em África. O avanço do capitalismo – que se consolidou na fronteira, em consonância com as pressões do Atlântico – deu-se de maneira resistida, conflituosa, sangrenta. Sob o signo da resistência, outras formas de ocupar o espaço, em particular os quilombos, que agregavam os diferentes estratos e identidades dos trabalhadores, passaram a ser focos de proteção física dos sujeitos insurgentes. Os conflitos se seguiram: muitas mortes ocorreram mais tarde, por exemplo no conflito do Quilombo da Serra de Tapes. A guerra estava na margem africana, na margem americana, nos interiores, nos sertões e no litoral. Cotidiana ou pontual ela fazia vítimas e dava continuidade à constante morte dos animais não-humanos que sustentava o empreendimento colonial.

3.5 Conclusão

Em conclusão, sugiro que as transformações que ocorriam nas margens opostas do Atlântico eram determinantes na formação das estratégias dos traficantes e proprietários de escravizados no Rio de Janeiro e no Rio Grande de São Pedro. Eles procuravam diminuir os custos do trabalho, frequentemente as custas de qualquer sentimento de lealdade para com o Império. Apesar de professarem publicamente os ideais coloniais do Império português, sua busca por alianças mercantis legais e ilegais que pudessem aumentar suas riquezas era muito mais importante. Por vezes, as obrigações enquanto súditos eram precedidas pelo desejo de estabelecer uma sólida base material para exercer poder.⁶⁵³ Eles estavam até mesmo dispostos a se engajar no contrabando executado por mercadores de impérios rivais, se isto fosse conveniente para a contínua expansão do capital escravista-mercantil. Tal processo aprofundava a rede cada vez mais complexa de relações com os capitalistas do Noroeste Europeu.⁶⁵⁴

⁶⁵³ ANTUNES, Catia, "The Portuguese Maritime Empire: Global Nodes and Transnational Networks." *Empires of the Sea*. Boston: Brill: 294-311, 2020.

⁶⁵⁴ PEDREIRA, Jorge M., "From growth to collapse: Portugal, Brazil, and the breakdown of the old colonial system (1760-1830)". *Hispanic American Historical Review*, v. 80, n. 4, p. 839-864, 2000. Ibidem. "Contraband, crisis, and the collapse of the old colonial system." *Hispanic American Historical Review*, v. 81. 3-4. p. 739-744, 2001; PINJNING, Ernst. "Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII." *Revista Brasileira de História* 21, p. 397-414, 2001. PRADO, Fabrício. "Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824)." *História Econômica & História de Empresas* 25.1: 62-93, 2022a, pp. 90-91. O contrabando era um aspecto fundamental dos Sistemas Atlânticos, tal como demonstraram Pedreira e Prado. Entretanto a argumentação de Pinjning nos lembra das dinâmicas variáveis desta atividade: enquanto os ingleses e os holandeses gozavam de certas liberdades políticas e legais no trato com os portos do Brasil, devido a sua aliança militar estratégica com Portugal, os franceses eram vistos como adversários no contexto transimperial. Portanto, apesar de não podermos dizer que qualquer contrabando era um entrave ao Sistema Atlântico Ibérico, o contrabando com os franceses em Benguela certamente tensionava as suas estruturas, tal como o contrabando com Montevideo e Buenos Aires colocava tensões entre comerciantes fluminenses e charqueadores do Rio Grande de São Pedro.

A dialética entre mercado, guerras, política e contrabando formou o conjunto causal dominante na ascensão do tráfico escravista de Benguela. O enredamento substantivo entre as comunidades mercantis de Benguela, Rio de Janeiro e Rio Grande de São Pedro era, portanto, crucial para a expansão da produção agropecuária, visto que ela reduzia os custos de produção e criava as estruturas do cotidiano necessárias para sua atuação ilegal, favorecendo os atores comerciais que oferecessem as maiores vantagens mercantis. A competição interimperial não era, necessariamente, um problema para a realização do valor nas empresas escravistas-mercantis. Na verdade, por vezes ela era uma das condições de sua efetivação.⁶⁵⁵

Portanto, conforme se passavam as décadas, as pressões causadas pela Revolução Industrial na janela aberta pela Era das Revoluções foram respondidas com um impulso em direção ao contrabando. O comércio escravista ilegal do Rio de Janeiro para o Rio da Prata reforçava a rota de comércio entre Benguela e o Rio Grande de São Pedro. Através da ação de contrabandistas, as pessoas dos Quilengues eram raptadas e traficadas para Rio Grande, Rio Pardo e Porto Alegre, onde suas tecnologias eram apropriadas no processo de conversão da natureza em uma imensa coleção de mercadorias. Trigo, couro, chifres, graxa e carne eram todos parte da ecologia da fronteira sul que circulavam através da América e até mesmo atravessavam o Atlântico. E a migração coercitiva da África era sua preconditione tecnológica e material.

CONCLUSÃO – OS RIOS ATLÂNTICOS

Depois de sobrevoarmos um vasto universo, composto pelas cidades europeias, minas de prata, mares do Oriente, pelo planalto centro-africano, campanhas da América do Sul, mergulhamos nas águas de um complexo de “rios” que amarraram as margens do oceano Atlântico. O Rio da Prata, o Rio de Janeiro – nomeado de rio por um engano –, o Rio Grande, o Rio Pardo, o rio Bengo, o Cuanza, o rio Cavaco, todos desaguavam no imenso lago que era o mar. Um lago, pois não era uma barreira, era antes um espaço habitado por pessoas de todas as partes do mundo, trabalhado por pessoas de todos os cantos. Os navios que faziam os recortes das rotas foram produzidos nas diferentes regiões do mundo, com madeiras cultivadas e extraídas por mãos ameríndias, africanas e euro-americanas. Os cordames que amarravam as velas eram fruto do cânhamo plantado nas Américas. O óleo das velas e candeeiros que os iluminavam à noite vinham das baleias das águas oceânicas. O tecido das roupas que cobriam

⁶⁵⁵ PEDREIRA, op. Cit., 2000.

os viajantes vinha da Índia, da China, dos campos de ovelhas na Inglaterra, e, cada vez mais, das plantações de algodão americanas.

Uma parte da alimentação, tratada ao longo dessas páginas, se compunha de um arranjo complexo de processos históricos. O gado era criado e capturado nos pampas. Indígenas Minuano e Tapes estavam entre os peões. Africanos Mbangalas, Ngangelas, Mbundo criavam e matavam o gado, convertiam suas carnes em mantas de charque e as conduziam para os portos continentais. De lá, os mercadores locais as levavam para os portos atlânticos. No Rio de Janeiro, estivadores pobres e escravizados as embarcavam nos navios que partiam para a África, financiados com os capitais vindos da Europa e da própria capital do Estado do Brasil, sob o olhar sempre atento dos negociantes luso-brasileiros e reinóis. Carregando tecidos asiáticos, que seriam trocados por pessoas, os traficantes, capitães, caixas e tripulantes, embarcariam escravizados especialistas na criação do gado, que traziam consigo seus saberes. As mulheres, à beira das caldeiras cozinhariam as carnes, levando em seu espírito o conhecimento culinário, cosmológico, o óleo de palma e a pimenta malagueta, que transformariam as mantas do charque em alimento. Quando chegassem à América, parte das pessoas acorrentadas seguiria para os campos de criação e para as charqueadas e o processo todo se perpetuava.

As conclusões, que como toda em pesquisa científica se pretendem impermanentes, apontam para diversas possibilidades de interpretação. Como procurei demonstrar no primeiro capítulo, o sal foi progressivamente transformado em uma condição de reprodução dos impérios atlânticos. Sua capacidade de conservação dos alimentos permitiu que a rede de navios fosse tecida através das distâncias. Para a sua extração na América, a violência e o capital foram empregados. Financiadores escravistas participaram da instalação das salinas, escravizados resistiram formando quilombos. Se por fim, o Império e o capital venceram, isso não significa que o assunto perdeu relevância, na verdade, ele preocupava os administradores coloniais, já que as comidas salgadas estavam adentravam o cotidiano do continente e do mar.

Esse sal, importado de Setúbal, Aveiro e produzido em Cabo Frio, tornou-se central para a produção de charque. No segundo capítulo, o esforço foi por apontar a relevância deste comércio para o funcionamento do tráfico escravista no Rio de Janeiro e seu enredamento nas tramas comerciais dos mercadores dos vivos e dos mortos. Comerciantes de charque eram aliados dos traficantes escravistas e todos eles estavam relacionados aos contrabandistas, o que colocava em questão a legalidade de toda aquela empreitada já na época em que ela ocorreu. As fortunas dos charqueadores estavam imbricadas no comércio ilegal, o financiamento do negócio das carnes se dava pelas mãos de criminosos e a compra do alimento o colocava em

rotas ilegais. Os navios escravistas passaram a ser eventualmente apreendidos, mas o charque já havia cumprido sua função. Era um alimento que barateava o acesso à mão de obra e aumentava a expectativa de lucro, pois reduzia a mortalidade. No cenário turbulento, marcado pela Revolução do Haiti, pela Revolução Francesa, Guerras Napoleônicas e guerras ibéricas, a sobrevivência dos escravizados era uma questão de vida e morte para o capital que se reproduzia com a sua mercantilização. Conforme as comunidades africanas resistiam ao processo de captura, a importação de alimentos se tornou ainda mais relevante. Nas redes do comércio, no risco dos mares, nos conflitos armados oceânicos e continentais, o charque transitava e mantinha viva a colonização.

Na fronteira sul, espaço histórico do terceiro capítulo, a produção se ampliava a passos largos. Mas esta também dependia de estratégias escravistas. Conforme os preços da mão-de-obra aumentavam, os proprietários recorriam ao contrabando. Isso tinha duas implicações: reduzia custos e trazia tecnologias. Os escravizados do sul de Benguela, além de serem comercializados com evasão de impostos, eram notórios por sua expertise com animais. A cacimba, ressurgida e reimaginada na América, trazida de África, foi um componente africano nos campos negros do sul. Com essa dupla renovação, os charqueadores puderam enriquecer e se tornar compradores de mercadorias europeias, mas com os preços do charque caindo, algum elemento deveria contrabalançar suas perdas por unidade e garantir a expansão da produção. O cenário trágico dos campos e das ruas de Rio Grande e Porto Alegre indicava uma boa pista sobre a questão. Fisicamente cada vez mais fragilizados, os escravizados viam-se sujeitos a rotinas de trabalhos extenuantes e aplicação da coerção física recorrente nas charqueadas. Eles resistiam. Fugiam, simulavam doenças, enfrentavam os capatazes, formavam quilombos. O medo do Haiti, da revolução negra, atemorizava os senhores escravistas que se uniam como classe para combater seus trabalhadores. A guerra estava na Europa de Napoleão, no Caribe de Toussaint L'Ouverture, nos sertões de Benguela dos Mbangala, mas também nas charqueadas de Francisco, Amaro e Vicente. Assim, a Revolução Industrial, a Revolução Francesa, a Revolução do Haiti eram parte do universo atlântico do qual o Rio da Prata e o Rio Grande faziam parte. No fornecimento de matérias-primas, na circulação de pessoas, na luta por liberdade, a América se forjou em meio ao mundo, através da economia-mundo, da ecologia-mundo.

A historiografia tem avançado a passos largos nas últimas décadas. Diversos temas, que estiveram presentes nessas páginas, têm sido explorados intensamente. O que procurei foi contribuir a vários deles, de maneira transversal, através de um Fio de Ariadne, uma corda guia,

uma mercadoria que viajava com as pessoas, guardada em barris, ou metabolizada em seus corpos. Seguindo a cadeia mercantil do charque, tentei trabalhar áreas como a História da Alimentação, a História do Tráfico de Transatlântico de Escravizados, História dos Animais, História dos Impérios Atlânticos e a História do Capitalismo de maneira integrada. Alguns temas, como o contrabando, a fronteira, a guerra, a formação de portos, as redes sociais, os preços foram mobilizados de maneira instrumental para contar a história de uma mercadoria. Mas seria enganoso pensar que os objetos inanimados eram autônomos: se, na realidade histórica, o trabalho dos seres humanos e dos seres não-humanos era ocultado pela relação entre as coisas, tentei, desembaraçando os fios que conectavam esses elementos, revelar parte da história deste trabalho que formou a narrativa. Toda história das mercadorias é uma história do trabalho humano que as produz, circula e consome.

Assim, surgem diversas outras questões, recortes geográficos, temporais, sociais que merecem ser expandidos e aprofundados. Isso é coisa do caminho. Na viagem da história avistamos diversas paragens que não temos tempo de visitar. Na pesquisa se levantam perguntas que terão de ser respondidas em outro lugar. Pouco versamos sobre as redes mercantis de Pernambuco, Bahia, Montevideo, Buenos Aires, e mesmo sobre mercadorias que competiam com o charque, como o bacalhau da Nova Inglaterra ou as carnes salgadas de Cork, na Irlanda. Talvez pesquisas futuras revelem a relevância dos mercados de sal da Venezuela ou do alimento embarcado na Europa. Questões da cultura culinária centro-africana, mencionadas como fator explicativo, merecem mais espaço em outros trabalhos e a socialização das mulheres no continente pode ajudar a compreender o papel de sua solidariedade nos navios. Mas a história não se escreve no singular. As pesquisas se somam, leituras se seguem, palavras se reescrevem. Esta contribuição está acompanhada de uma multidão de outras e em sua coletividade, espero que ela tenha reformulado o olhar sobre o diálogo que se travou e que permanece aberto.

FONTES

Fontes Impressas:

BARRETO, Domingos Alves Branco Muniza. “Observações relativas a agricultura, comércio e navegação do continente do Rio Grande de São Pedro no Brasil, por Domingos Alves Branco Muniza Barreto, cavalheiro professor da Ordem de S. Bento de Aviz e capitão de infantaria do regimento de Estremos”. apud SANTOS, Corcino Medeiro dos. *Economia e sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1984, pp. 177-188.

BARROS, José Joaquim Soares de. "Considerações Sobre os grandes benefícios do Sal commum em geral, e em particular do Sal de Setúbal, comparado experimentalmente com o do

Cádiz, e por analogia com o de Sardenha, e o de França." in *Memorias econômicas da Academiã real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura*. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, Vol. 1, p. 10-31, 1789.

BETTAMIO, Sebastião "Notícia particular do continente do Rio Grande do Sul" [1780]. In: TORRES, Luiz Henrique. *Sebastião Bettamio e a construção da civilização luso-brasileira no extremo sul do Brasil*. Rio Grande: Biblioteca Rio-Grandesense, 2016.

BECKFORD, William. *Italy: with sketches of Spain and Portugal*. London: Samuel Bentley, Vol. II, 1834

BLUTEAU, Rafael. *Vocabulario portuguez, e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico ...: autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes, e latinos; e offerecido a El Rey de Portugal D. João V*. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus: Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos.

BOWDICH, Thomas Edward; BOWDICH, Sarah Wallis Lee. *Excursions in Madeira and Porto Santo, during the autumn of 1823, while on his third voyage to Africa*. London: G. B. Whittaker, 1825.

COLEÇÃO de Leis do Império do Brasil — 1813, Página 48, Vol. 1

CORRÊA, Elias Alexandre da Silva. *História de Angola*, 2 Vols. (Lisboa: Editora Ática, [1787-1792] 1937).

DREYS, Nicolau. *Notícia descriptiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839

FREIREYSS, Georg W. "Viagem ao interior do Brazil nos annos de 1814-1815". Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, Vol. XI, São Paulo: Typographia do Diario Official, 1907.

LACERDA, Paulo Martins Pinheiro de. "Notícia da cidade de São Filippe de Benguella e dos costumes dos gentios habitantes daquelle sertão" (10 November 1797), *Annaes Marítimos e Coloneaes*, 5ª série, Lisboa: Imprensa Nacional, pp. 486-491, 1845.

MENDES, Luis Antonio de Oliveira. "Discurso acadêmico ao programma: Determinar com todos os seus symptomas as doenças agudas, e chronicas, que mais frequentemente accommettem os Pretos recém-tirados da Africa: examinando as causas de sua mortandade depois da chegada ao Brasil: se talvez a mudança do clima, se a vida mais laboriosa, ou se alguns outros motivos concorrem para tanto estrago: e finalmente indicar os methodos mais apropriados para evitalo, prevenindo-o, e curando-o. Tudo isto deduzido da experiencia mais sizuda, e fiel." in *Memorias econômicas da Academiã real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, Vol. 4, p. 1-82, 1812. Edição da University of Harvard, (a).

MENDES, Luis Antonio de Oliveira. "Discurso acadêmico ao programma: Determinar com todos os seus symptomas as doenças agudas, e chronicas, que mais frequentemente

accommettem os Pretos recém-tirados da Africa: examinando as causas de sua mortandade depois da chegada ao Brasil: se talvez a mudança do clima, se a vida mais laboriosa, ou se alguns outros motivos concorrem para tanto estrago: e finalmente indicar os methodos mais apropriados para evitalo, prevenindo-o, e curando-o. Tudo isto deduzido da experiencia mais sizuda, e fiel.” in *Memorias econômicas da Academial real das sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, Vol. 4, p. 1-82, 1812. Edição da Carter Brown Library, (b).

PEREIRA, João Manso. *Memoria sobre a reforma dos alambiques: ou de hum proprio para a distillacão das aguas ardentes, offerecida a sua alteza real o Principe do Brasil nosso senhor*. Lisboa: Na oficina patr. de Joaõ Procopio Correa da Silva, 1797.

PISO, Wilhelm; MARGGRAF, Georg Laet, *Historia naturalis Brasiliae...* Lugdun. Batavorum; Amstelodami: Franciscum Hackium; Lud. Elzevirium; Lud. Elzevirium, 1648

ROSCIO, Francisco João. “Compêndio Noticioso Do Continente do Rio Grande de São Pedro até o Distrito do governo de Santa Catarina, extraído dos meus diários, observações e notícias, que alcancei nas jornadas que fiz ao dito continente nos anos de 1774 e 1775.” *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do R. G. do Sul*, n. 87, ano XXII, III e IV Trimestre, 1942.

SILVA, Antonio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. 1. ed. Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789]. 2v.: v. 1: xxii, 752 p.; v. 2: 541

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. *Viagem pelo Brasil*, Vol. 1, Edições do Senado Federal, Vol. 244-A, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017.

SUGNIER, [nd]; BRISSON, Pierre-Raymond de. *Voyages to the coast of Africa by Mess. Saugnier and Brisson: containing an account of their shipwreck on board different vessels, and subsequent slavery, and interesting details of the slave trade as carried on at Senegal and galam. With an accurate map of Africa*. Translated from the French. London, Printed for G. G. J. and J. Robnsons, Paternoster Row, 1792.

ARQUIVO NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

CARACTERIZAÇÃO dos Volumes. Guia de Pesquisa dos Códices 390, 411, 419, 421, 424, 425, 1000 e 1002 do Arquivo Nacional.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

DOCUMENTOS da escravidão: inventários: o escravo deixado como herança, vol 1. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010.
Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 fev. 2021.

DOCUMENTOS da escravidão: processos-crime: o escravo como vítima ou réu. Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010.
Disponível em: <https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

Gazeta Extraordinária do Rio de Janeiro, Nº 23, sexta-feira, 24 de fevereiro de 1809.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 69, quarta-feira, 28 de agosto de 1811.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 27, quarta-feira 1º de abril de 1812.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 30, sábado, 11 de abril de 1812.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 92, sábado, 16 de abril de 1811.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 33, quarta-feira, 22 de abril de 1812.
Gazeta do Rio de Janeiro, Nº 50, sábado, 20 de junho de 1812.
Correio Braziliense (Londres, ING), ano 1817, Vol. 18.

Fontes Manuscritas:

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO

ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, maço 191, nº 9.

ARQUIVO NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

ANRJ, Real Junta do Comércio, cx. 372, pct 3
ANRJ, Real Junta do Comércio, cx. 448, pct. 1
ANRJ, Corte de Apelação, cx. 320, proc. 2345
ANRJ, Vice-Reinado, cx. 484, pct. 2.
BR; AN, RIO, EJ. 0. ACI. 1504

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

AGCRJ, Códice 53-3-5, Embarcações. Termos de entrada no Porto do Rio de Janeiro, 1792-1802.
AGCRJ, Códice 57-3-6, Embarcações. Termos de entrada no Porto do Rio de Janeiro, 1801-1806.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO:

AHU, Rio de Janeiro, cx. 113, doc. 9334
AHU, Rio de Janeiro, cx. 119, doc. 9664.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 119, doc. 9681.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 120, doc. 9731.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 147, doc. 11356.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 151, doc. 11526.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 153, doc. 11600
AHU, Rio de Janeiro, cx. 156, doc. 11810.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 155, doc. 11714.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 159, doc. 11980.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 160, doc. 12025.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 164, doc. 12266
AHU, Rio de Janeiro, cx. 166, doc. 12384.
AHU, Rio de Janeiro, cx. 166, doc. 12384
AHU, Rio de Janeiro, cx. 183, doc. 13329;
AHU, Rio de Janeiro, cx. 195, doc. 13291
AHU, Rio de Janeiro, cx. 231, doc. 15817
AHU, Rio de Janeiro, cx. 233, doc. 15935
AHU, Rio de Janeiro, cx. 235, doc. 16069.

AHU, Rio de Janeiro, cx. 259, doc. 17749
AHU, Rio de Janeiro, cx. 252, doc. 17165
AHU, Rio de Janeiro Eduardo de Castro e Almeida, cx. 76, doc. 17.758-17.763
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 1 doc. 18.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 1 doc. 49.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 2, doc. 152
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 4, doc. 317.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 5, doc. 400.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 6, doc. 465.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 8, doc. 528.
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 8, doc. 542
AHU, Rio Grande do Sul, cx. 11, doc. 668
AHU, Pernambuco, cx. 87, doc. 7128.
AHU, Avulsos (BG), cx. 16, doc. 1450
AHU, Avulsos (BG), cx. 29, doc. 2391.
AHU, Avulsos (BG), cx. 36, doc. 2860.
AHU, Colônia de Sacramento e Rio da Prata, cx. 7, doc. 562.
AHU, Colônia de Sacramento e Rio da Prata, cx. 7, doc. 589

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

BNRJ, II-33,32,029 – Manuscritos

FAMILY SEARCH

Livro de Óbitos de Porto Alegre. Livro número 2 (1795-1812). Diocese de Porto Alegre, Paróquia Madre de Deus.

Disponível em <https://www.familysearch.org/search/film/004635554>, consultado em 20/01/2025.

Livro de Óbitos de Rio Grande de São Pedro. Livro número 2 (1776-1788). Diocese de Rio Grande, Paróquia de São Pedro.

Disponível em <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939N-F691-KK?wc=M78N-L2S%3A371568201%2C371568202%2C371838701%26cc%3D2177295&i=0&mode=g>, consultado em 20/01/2025.

Livro de Batismos de Brancos e Libertos da Freguesia de São Pedro do Rio Grande. Livro número 8 (1800-1806). Diocese de Rio Grande, Paróquia de São Pedro.

Disponível em <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939N-F694-W1?i=1&mode=g>, consultado em 20/01/2025.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABOWEI, J. F. N. "The morphology, abundance, condition factor and length-weight relationship of *Ethmalosa fimbriata* (Bowdich 1825) from Nkoro River Niger Delta, Nigeria." *Advance Journal of Food Science Technology* 1.1 (2009): 51-56.

ABREU, Laurinda. *Memórias da alma e do corpo: a Misericórdia de Setúbal na Modernidade*. Palimage Editores, 1999.

ACOSTA WITTER, Nikelen. "Apontamentos para uma história da doença no Rio Grande do Sul (Séculos XVIII e XIX)". *História Em Revista*, 11(11), 2017

ALADRÉN, Gabriel, *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 2012.

ALADRÉN, Gabriel. "A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831)". VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015, Montevideu.

ALDEN, Dauril. "Late colonial Brazil, 1750-1808." In: BETHELL, Leslie. *Colonial Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

ALDEN, Dauril; MILLER, Joseph C. "Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831". *The Journal of interdisciplinary history*, v. 18, n. 2, p. 195-224, 1987.

ALENCASTRO, Luiz. F. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras. 2000.

ALGRANTI, Leila Mezan. "Famílias e vida doméstica." In NOVAIS, Fernando A.; MELLO E SOUZA, Laura de (eds.). *História da vida privada no Brasil-Vol I: Cotidiano e vida privada na América portuguesa*. Vol. 1. São Paulo: Companhia das Letras, 1997

ALLEN, Robert C. "The great divergence in European wages and prices from the Middle Ages to the First World War." *Explorations in economic history*, v. 38, n. 4, p. 411-447, 2001.

ALLEN, Robert C. *The British industrial revolution in global perspective*. Cambridge University Press, 2009.

ALPERS, Edward. "East Central Africa", in LETZION, Nehemia; POUWELS, Randall L. (eds.) *The History of Islam in Africa*. Athens, OH: Ohio University Press, 2000.

AMORIM, Inês. "Monopólio e concorrência: a roda do sal de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX)", in *Articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos*, Atas de Conferência Internacional, Universidade do Porto, pp. 183-220, 2008.

ANDERSON, B. L.; RICHARDSON, David. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century: A rejoinder rebutted." *The Journal of Economic History* 45.3: 705-707, 1985

ANTUNES, Catia. "The commercial relationship between Amsterdam and the Portuguese salt-exporting ports: Aveiro and Setubal, 1580-1715." *Journal of Early Modern History* 12.1: 25-53, 2008.

ANTUNES, Catia, "The Portuguese Maritime Empire: Global Nodes and Transnational Networks." *Empires of the Sea*. Boston: Brill : 294-311, 2020.

ARAÚJO, Ana Lucia. "Black Purgatory: Enslaved Women's Resistance in Nineteenth-Century

Rio Grande do Sul, Brazil”, *Slavery & Abolition*, 36:4, p. 568-585, 2015

ARAÚJO, Hugo André Flores Fernandes. LOPES, Quelen Ingrid. “Adversidades e reivindicações dos homens do mar: dinâmicas em torno da cobrança de soldados e protestos contra a ação corsária na marinha mercante lusa”. *Mundos do Trabalho*, v. 14, p. 1-23, 2022.

ARRIGHI, Giovanni. *The long twentieth century: Money, power, and the origins of our times*. verso, 1994.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial (1796-1808): Contribuição ao Estudo Quantitativo de Economia Colonial*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1972.

ASHISH, Badiye; NEETI, Kapoor; HIMANSHU, Khajuria. “Copper Toxicity: A Comprehensive Study”. *Research Journal of Recent Sciences*. Vol. 2, pp. 58-67, 2012.

ASSADOURIAN, “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo” In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 47-83, 1973.

BEAN, Richard N. “Food imports into the British West Indies: 1680-1845”. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 292(1 Comparative P), pp. 581-590, 1977.

BEHRENDT, Stephen D. "Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century." *Slavery and Abolition* 18.1 (1997): 49-71.

BENTLEY, Jerry H. “A New Forum for Global History.” *Journal of World History* 1, no. 1 (1990): iii–v.

BERBEL, Marcia; MARQUESE, Rafael; PARRON, Tâmis. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo, Hucitec: Fapesp, 2010.

BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: Demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 — c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre: PPGH-UFRGS, 2006.

BEZERRA, Naira Maria Mota. *Reformar o governo, conservar o império: economia política e administração. Angola, Bahia e Rio de Janeiro (1750-1777)*. Tese de Doutorado em História, PPGH/UFF, Rio de Janeiro, 2023.

BICALHO, Maria Fernanda. “O Rio de Janeiro no século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa.” *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade* 1.1, p. 1-20, 2006

BLACKBURN, Robin. *The overthrow of colonial slavery, 1776-1848*. Verso, 1988

BLACKBURN, Robin. *The making of new world slavery: From the baroque to the modern, 1492-1800*. Verso, 1997.

BOHORQUEZ, Jesus. *Globalizar el sur. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. PhD diss., European University Institute, 2016.

BOHORQUEZ, Jesus. "Para além do Atlântico Sul: fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do século XVIII." *Revista de História (São Paulo)*, p. a08318, 2019

BOHORQUEZ, Jesus. "Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital, and the financing of the Portuguese–Brazilian slave trade (c. 1760–1808)." *Journal of Global History*, v. 15, n. 1, p. 19-38, 2020a

BOHORQUEZ, Jesús. "Rio de Janeiro and the silver mining economy of Potosí: Trans-imperial, global, and contractual approaches to South Atlantic markets (18th century)." *Almanack*, p. ed00419, 2020b

BOHORQUEZ, Jesús; MENZ, Maximiliano. "State contractors and global brokers: the itinerary of two Lisbon merchants and the transatlantic slave trade during the eighteenth century." *Itinerario*, v. 42, n. 3, p. 403-429, 2018

BOLLETINO, Maria Alessandra. "'Of equal of of more service': black soldiers and the British Empire in the mid-eighteenth-century Caribbean". *Slavery & Abolition*, 38.3, p. 1-23, 2017.

BORUCKI, Alex., "The slave trade to the Rio da Prata, 1777–1812: Trans-imperial networks and Atlantic warfare." *Colonial Latin American Review* 20.1, p. 81-107, 2011.

BORUCKI, Alex. "The US slave ship *Ascension* in the Río de la Plata: slave routes and circuits of silver in the late eighteenth-century Atlantic and beyond." *Colonial Latin American Review*, v. 29, n. 4, p. 630-657, 2020

BOULLE, Pierre. "Patterns of French Colonial Trade and the Seven Years' War." *Histoire sociale/Social History* 7.13, 1974.

BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. v. 1 Lisboa: Martins Fontes, 1983.

BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century. Volume I: The Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible*. William Collins Sons & Co. Ltd., 1985.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII: o jogo das trocas*, v. 2. 2 ed., São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009a. [1996]

BUVALOVAS, Thais Helena dos Santos. *O "Diário da minha Viagem para Filadélfia": Impressões de um ilustrado luso-brasileiro na América (1798-1799)*. Dissertação de Mestrado em História. São Paulo: USP-PPGHS, 2007.

CÂNDIDO, Mariana P. *Enslaving Frontiers: Slavery, Trade and Identity in Benguela, 1780-1850*. PhD Thesis, Toronto: York University, 2006.

CÂNDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and Its Hinterland*. New York: Cambridge University Press, 2013.

CÂNDIDO, Mariana P., "Trade Networks in Benguela, 1700-1850" in: RICHARDSON, D.; DA SILVA, F. R. (eds.). *Networks and trans-cultural exchange: slave trading in the South Atlantic, 1590-1867*. Leiden and Boston: Brill, pp. 143-165, 2014.

CANDOW, James E. "A Reassessment of the Provision of Food to Enslaved Persons, with Special Reference to Salted Cod in Barbados". *Journal of Caribbean History*, Jan. pp. 265-281, 2009.

CARDOSO, António Barros. "Portugal e a Inglaterra nos tempos modernos." *Revista da Faculdade de Letras: História*, 04, p. 37-58, 2003.

CARDOSO, António Barros. "O sal português nos cais de Londres e nos outros portos das Ilhas Britânicas: séc. XVIII", in Articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos, *I Seminário Internacional sobre o Sal Português*, Porto: Universidade do Porto, pp. 207-230, 2005.

CARDOSO, Ciro F. S. "Sobre los modos de producción coloniales de América", In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 83-111, 1973.

CARDOSO, Ciro Flamarion. S. "As Concepções acerca do 'Sistema Econômico Mundial' e do 'Antigo Sistema Colonial': a Preocupação obsessiva com a 'extração de Excedentes'". In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, pp. 109-133, 1980.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Escravo ou camponês? O protocampesinato negro nas Américas*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARNEY, Judith A. *Black rice: The African origins of rice cultivation in the Americas*. Harvard University Press, 2002.

CARRARA, Angelo Alves, et al. "The Brazilian economy during the old regime crisis (1750-1807)." *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 41.1: 119-146, 2023.

CASTRO, Antônio Barros de, *7 ensaios sobre a economia brasileira*. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1980.

CELESTINO DE ALMEIDA, Maria Regina, "Tierras y recursos económicos de las aldeas indígenas de Rio de Janeiro: conflictos y negociaciones (siglos XVII-XIX)", 2011

CHARLES-DOMINIQUE, Emmanuel. "Exposé synoptique de données biologiques sur l'ethmalose (*Ethmalosa fimbriata* S. Bowdichm 1825) " *Revue de Hydrobiologie Tropicale*, 15 (4) : 373-397, 1982

CHARLES-DOMINIQUE, Emmanuel ; ALBARET, Jean-Jacques. "Africans Shads, with Emphasis on the West African Shad *Ethmalosa fimbriata*". *American Fisheries Society Symposium* 35:17-48, 2003.

COSTA, Leonor Freire; PALMA, Nuno; REIS, Jaime. "The great escape? The contribution of the empire to Portugal's economic growth, 1500–1800." *European Review of Economic History* 19.1, pp. 1-22, 2015.

COSTA, Valter Mattos. O Canto Da Seria. *A influência pós-moderna na Historiografia. Fluminense do Antigo Regime nos Trópicos*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de história, Rio de Janeiro, 2014

CROUZET, François. "Capital Formation in Great Britain During the Industrial Revolution", in CROUZET, François (ed.). *Capital Formation in the Industrial Revolution*, Londres: Methuen & Co, 1972.

CROWHURST, Patrick. "The privateering activities of a Swiss merchant, Benoit Bourcard, at Nantes, 1793-1814". *Revue française d'histoire d'outre-mer*. T. LXIX, nº 256, p. 225-235, 1982a.

CROWHURST, Patrick. "Profitability in French Privateering, 1793-1815". *Business History*,

CURTO, José C. Vinho versus Cachaça: A Luta Luso-Brasileira pelo Comércio do Alcool e de Escravos em Luanda, c. 1648-1703. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José F. S. (eds.), *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 69-97, 1999.

CURTO, José C.; GERVAIS, Raymond R. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. *Topoi (Rio de Janeiro)*, v. 3, p. 85-138, 2002.

CURTO, José. C. *Enslaving spirits: the Portuguese-Brazilian alcohol trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Brill, 2003.

DARITY W. "The Numbers Game and the Profitability of the British Trade in Slaves." *The Journal of Economic History*. 45(3):693-703, 1985.

DE JESUS, Paulo César Oliveira. "Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815)." *Afro-Ásia*, 65, p. 42-90, 2022

DE MOURA FILHO, Heitor Pinto. "População e economia em Cabo Frio, Capitania do Rio de Janeiro, segundo o censo colonial de 1797." *História Econômica & História de Empresas* 25.2: 475-510, 2022.

DIEHL, Isadora Talita Lunardi; OSÓRIO, Helen. "" Os índios no gênero de peões ninguém os

excede": utilização da mão de obra indígena e a expropriação de terras e gado guarani no Rio Grande do Sul (1777-1835)." 2021.

DJENDEREDJIAN Julio, MARTIRÉN Juan Luis. "Consumption baskets and cost of living in Southern Late Colonial Brazil: Rio Grande, 1772-1823". *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*. 38(2), p. 279-309. 2020.

DRACH, Andrew; TSUKROV Igor; DECEW, Judson; AUFRECHT, Jochen; GROHBAUER, Adolf; HOFMANN, Uwe. "Field studies of corrosion behaviour of copper alloys in natural seawater", *Corrosion Science*, Volume 76, pp. 453-464, 2013.

DRESCHER, Seymour. "Eric Williams: British Capitalism and British Slavery." *History and Theory* 26.2 pp. 180-196, 1987.

DRESCHER, Seymour. *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. 2 ed. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2010.

DUQUETTE, Nicolas J. "Revealing the relationship between ship crowding and slave mortality." *The Journal of Economic History* 74.2 (2014): 535-552.

EGNAL, Marc; ERNST, Joseph A. "An Economic Interpretation of the American Revolution". *The William and Mary Quarterly*, Vol. 29, No. 1 (Jan., 1972), pp. 3-32, 1972.

ELKINS, "Slavery in Capitalist and Non-Capitalist Cultures" In: FONER, Laura; GENOVESE, Eugene (orgs.) *Slavery in the New World: a reader in comparative perspective*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1969, p. 8-26

ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil*. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956.

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865. *Topoi (Rio de Janeiro)*, v. 4, p. 9-46, 2003

ELTIS, David. "The Yoruba Homeland and Diaspora" in: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt D. (eds). *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 17-39, 2004.

EMMER, Peter C. "The first global war: the Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609." *E-journal of Portuguese History* 1.1: 2, 2003.

ENGERMAN, Stanley L. "The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis". *Business History Review*, Vol. XLVI, No. 4, Winter, 1972.

FARINATTI, Luís Augusto. Construção de séries e micro-análise: notas sobre o tratamento de fontes para a história social. *Anos 90*, v. 15, n. 28, p. 57-72, 2008.

FARRO, N. W. AGUILAR, P. "Copper Marine Corrosion: I. Corrosion Rates in Atmospheric and Seawater Environments of Peruvian Port. *The Open Corrosion Journal*, 2, pp. 130-138, 2009

FELIPE, Mariely de Albuquerque Mello. "E a Natureza os entregou ao jogo dos tempos": a seca de 1791 na Capitania de Pernambuco e suas Anexas. Dissertação de Mestrado em História Econômica, São Paulo: PPGHE/USP, 2020

FERDINAND, Malcom. *Uma ecologia decolonial: pensa a partir do mundo caribenho*. São Paulo: Ubu Editora, 2022.

FISCHER, David Hackett. *The great wave: Price revolutions and the rhythm of history*. New York: Oxford University Press, 1996.

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

FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (Século XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, 31, p. 83-126. 2004.

FLYNN, Dennis O.; GIRÁLDEZ, Arturo. "Born with a 'silver spoon': The origin of world trade in 1571." *Metals and monies in an emerging global economy*. Routledge, pp. 259-279, 2022.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRANÇA PAIVA, Eduardo. "A plebe negra. Forros nas Minas Gerais no século XVIII". *Caravelle*, No. 84, Plèbes urbaines d'Amérique latine, Juin, pp. 65-92, 2005.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho, *Homens livres na ordem escravocrata*. 4 ed. São Paulo: UNESP, 1997.

FRANCO R., CAMPOS, A. A. "Notas sobre os significados religiosos do Batismo". *Varia História*. 2004 Jan 31;31.

FARIA, Sheila de Castro. "Ouro, porcos, escravos e café: as origens das fortunas oitocentistas em São Pedro do Cantagalo, Rio de Janeiro (últimas décadas do século XVIII e primeiras do XIX)". *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, Nova Série, vol. 26, p. 1-23, 2018.

FRAZEN, Beatriz Vasconcelos. "Açorianos no Rio Grande do Sul: a identidade açoriana nas

obras dos cronistas viajantes e historiadores sul-riograndenses”. *Arquipélago. História*, 2ª série, VII, 2003, p. 124.

FREITAS, Frederico; BLANC, Jacob (eds.) *The interior: recentering Brazilian history*. Austin: University of Texas Press, 2024.

GARAVAGLIA, “Introducción”. In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, n. 40, pp. 7-23, 1973.

GASPAR, David Barry, “Ameliorating Slavery: The Leeward Islands Slave Act of 1798”. In: PAQUETTE, Robert L. Paquette; ENGERMAN, Stanley L. (eds.) *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion*. Gainesville: University Press of Florida, 1996.

GELMAN, Jorge. “Una historia dada vuelta. Los aportes de C. S. Assadourian a la historia económica y agraria rioplatense”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2012

GIL, Tiago Luís. *Infiéis transgressores: elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780-1810)*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2020.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *A expansão quatrocentista portuguesa*. Leya, 2018.

GOIS, Gabriela Rodrigues. “Evolução e diferenciação dos sistemas agrários na Serra dos Tapes, Rio Grande do Sul”. *Geographia Meridionalis*, v. 04, n. 01, Jan-Jun, p. 57-83, 2018.

GOMES, Flávio dos Santos. “Uma tradição rebelde: notas sobre os quilombos na capitania do Rio de Janeiro (1625-1818)”. *Afro-Ásia*, 17, p. 21-25, 1996.

GOMES, Flávio dos Santos. “Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil Escravista”. *Tempo*, n. 13, p. 209-246, 2002.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6. Ed., São Paulo: Expressão Popular: Perseu Abramo, 2016

HAGGERTY, Sheryllynne. "Risk, networks and privateering in Liverpool during the Seven Years' War, 1756–1763." *International Journal of Maritime History* 30.1, p. 30-51, 2018

HAINES, Robin; SHLOMOWITZ, Ralph. “Explaining the Mortality Decline in the Eighteenth-Century British Slave Trade”. *The Economic History Review*, May, 2000, New Series, Vol. 53, No. 2, May, 2000.

HAMEISTER, Martha Daisson. *O Continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727-c. 1763)*, Dissertação de Mestrado, PPGHIS, UFRJ, 2002.

HARTMAN, Saidiya. "Vênus em dois atos." *Revista Eco-Pós* 23.3 (2020): 12-33.

HOBBSBAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. 5 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000

HOLZER, W. *O sabor do sal: paisagens vernaculares da Araruama* / The taste of salt: vernacular landscapes of Araruama. *Geograficidade*, v. 4, n. Especial, p. 47-58, 27 abr. 2014.

HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: O mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831*. Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008

HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel. "Commodity chains in the world-economy prior to 1800." *Review (Fernand Braudel Center)*, New York, v. 10, n. 1, p. 157-170, 1 jul. 1986.

IBARRA, Antonio. "Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Rio da Prata por la Real Compañía de Filipinas, 1786-1790". *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), p. 1-18, 2021

INIKORI, Joseph E. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century." *The Journal of Economic History* 41.4: 745-776, 1981

INIKORI, Joseph E. "Market structure and the profits of the British African trade in the late eighteenth century: A rejoinder." *The Journal of Economic History* 43.3, pp. 723-728, 1983

INIKORI, Joseph E. "Slavery and the revolution in cotton textile production in England." *Social Science History* 13.4, pp. 343-379. 1989.

IRIGOIN, Alejandra. "The End of a Silver Era: The Consequences of the Breakdown of the Spanish Peso Standard in China and the United States, 1780s-1850s", *Journal of World History*, Vol. 20, No. 2, pp. 207-243, 2009.

JAMES, C. L. R. *The Black Jacobins: Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution*. 2 ed. New York: Vintage Books, 1989.

JENKINS, H. J. K. "Privateers, picaroons, pirates: West Indian Commerce Raiders, 1793-1801". *The Mariner's Mirror*, 73:2, p. 181-186, 1987.

KENNEDY, Cynthia M. "The other white gold: salt, slaves, the Turks and Caicos Islands, and British Colonialism." *The Historian* 69.2: 215-230, 2007.

KHÜN, Fábio; SILVA, Augusto da; COMISSOLI, Adriano. "Trajetórias sociais e práticas políticas nas franjas do Império." *História, histórias*, Brasília, vol. 1, n. 1, pp. 46-71, 2013.

KHÜN, Fábio. "O contrabando de escravos na Colônia de Sacramento (1722-1777)". *Tempo*, Vol. 23, n. 3, set./dez. 2017.

KIMBALL, Eric Bartholomew. "What have we to do with slavery?" New Englanders and the Slave Economies of the West Indies. In: BECKERT, Sven; ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery's*

capitalism: A new history of American economic development. University of Pennsylvania Press, pp. 186-187, 2016.

KLEIN, Herbert S. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1978

KLEIN, Herbert S. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Riberião Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004.

KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley L. "Long-term trends in African mortality in the transatlantic slave trade". *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies*, 18:1, 36-48, 2008.

KLEIN, Herbert S. et al. "Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective". *The William and Mary Quarterly*, Third Series, Vol. 58, No. 1, New Perspectives on the Transatlantic Slave Trade (Jan., 2001), pp. 93-118

LACLAU, "Feudalismo y capitalismo en América Latina", In ASSADOURIAN et al., *Modos de producción em América Latina*, Córdoba: Cuadernos de Pasado y Presente, 40, pp. 23-47, 1973.

LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.

LARA, Silvia Hunold. "Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa." *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi (2000).

LATIMER, Jon. *Buccaneers of the Caribbean: How piracy forged an empire*. Harvard University Press, 2009.

LIMA, Filipe Moreira Alves de. *Elites econômicas e atividades agropastoris de abastecimento: São João e São José del-Rei, 1750-1808*. Dissertação de Mestrado. São João del-Rei: PGHIS/UFSJ, 2017.

LIMA, Solimar Oliveria. *Triste pampa: resistência e punição de escravos em fontes judiciais no Rio Grande do Sul – 1818-1835*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1997.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. "The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century." *Journal of Historical Sociology*, 3(3), 225–252, 1990.

LOPES, Gustavo Acioli. "Combates na história atlântica: a historiografia de Joseph E. Inikori." *História da Historiografia: International Journal of Theory and History of Historiography*, Ouro Preto, v. 6, n. 12, p. 176–196, 2013

LOPES, Gustavo Acioli, MENZ, Maximiliano M. "Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)." *Revista Brasileira de História*, 39.80, p. 109-134, 2019.

LOVEJOY, Paul E. "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade" in: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt D. (eds). *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 40-55, 2004.

LOVEJOY, Paul E. "Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos na Bahia". *Topoi*, Rio de Janeiro, 1, pp. 11-44, 2000.

MACHADO, Jaqueline Bento. *Memória e identidade: tradição e modernidade em uma colônia de pescadores artesanais na Lagoa Rodrigo de Freitas*. 2017. 86 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social) -Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017

MACHADO, Paulo. "A forgotten Corner of the Indian Ocean: Gujarati Merchants, Portuguese India and the Mozambique Slave-Trade, c. 1730-1830." *Slavery & Abolition*, 24(2), p. 17-32, 2003.

MALOWIST, Marian. "The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the Fifteenth to the Seventeenth Centuries." *The Economic History Review*, New Series, Vol. 12, No. 2 (1959), pp. 177-189

MANNING, Patrick. *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. "Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Frago e Manolo Florentino". *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 31, n. 2, p. 369-393, 2001.

MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*. Yale University Press, 2016

MARQUES, Leonardo. "New World Slavery in the capitalist World Economy." In: YAZDANI, Kaveh; MENON, Dilip M. (eds.) *Capitalisms: Towards a Global History*, edited by Kaveh Yazdani and Dilip M. Menon, New Delhi: Oxford University Press, p. 71-94, 2020a.

MARQUES, Leonardo. "Cadeias mercantis e a história ambiental global das Américas coloniais". *Esboços: histórias em contextos globais*, v. 28, n. 49, p. 640-697, 2021a.

MARQUES, Leonardo. A América colonial e a história das mercadorias: a pluralidade de tempos no capitalismo histórico. *Esboços: histórias em contextos globais*, v. 28, n. 49, p. 772-812, 2021b.

MARQUES, Leonardo. "Slavery and Capitalism". In: Beverly Skeggs; Sara R. Farris; Alberto Toscano; Svenja Bromberg. (Org.). *The SAGE Handbook of Marxism*. 1ed. Thousand Oaks: SAGE, v. 1, p. 248-267, 2022

MARQUES, Leonardo. "The Making of a Slave-Trading Entrepôt: Rio de Janeiro in the Economic Spaces of Mining, 1565-1763." *Culture & History Digital Journal* 12.2, e019-e019, 2023a.

MARQUES, Leonardo “Sobrevivendo no inferno: a escrita da história na eco-crise global.” *Revista Brasileira de História*, v. 43, n. 92, jan.-abr. 2023b.

MARQUES, Leonardo. “Mining frontiers and the making of the modern world”. In: CURRY-MACHADO, Jonathan; STUBBS, Jean; CLARENCE-SMITH, William Gervase; VOS, Jelmer. *The Oxford Handbook of Commodity History*. New York: New York, Oxford University Press, 2024

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente. Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

MARQUESE, Rafael de Bivar. “A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negro e alforrias, séculos XVII a XIX”. *Novos estudos CEBRAP*, p. 107-123, 2006.

MARQUESE, Rafael; PIMENTA, João Paulo. "Tradições de história global na América Latina e no Caribe." *História da Historiografia: International Journal of Theory and History of Historiography* 8.17, 2015

MARQUESE, Rafael de Bivar. ‘As origens de Brasil e Java: trabalho compulsório e a reconfiguração da economia mundial do café na Era das Revoluções, c. 1760-1840.’ *História (São Paulo)*, v. 34, p. 108-127, 2015.

MARQUESE, Rafael de Bivar; SALLES, Ricardo (orgs.), *Escravidão e capitalismo histórico do século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MARQUESE, Rafael de Bivar. (ed.). *Os tempos plurais da escravidão no Brasil: ensaios de história e Historiografia*. São Paulo: Intermeios, 2020.

MARTINS, José de Souza. “O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira”. *Tempo social*, 8, p. 25-70, 1996.

MARTINS, Roberto Borges. *Crescendo em silêncio: A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: ICAM – ABPHE, 2018.

MARTINS, Roberto Borges. "A obsessão com o tráfico, a legislação escravista e os códigos negreiros portugueses." *Niterói: Associação brasileira de pesquisadores em história econômica* (2017): 1-21.

MARX, Karl. *O Capital: Crítica da Economia Política*. Vol. I, T 1, São Paulo: Nova Cultural, 1996^a [1867].

MARX, Karl. *A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stimer, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846)*. São Paulo: Boitempo, 2007

MAURO, Frédéric. “Pour une théorie du capitalisme commercial“. *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 42. Bd., H. 2 (1955), pp. 117- 121, p. 117.

MAURO, Frédéric. *Le Portugal, le Bresil et l’Atlantique au XVII^e siecle (1570-1670) : Etude*

economique. Paris : Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1983, p. CXII.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Editorial Estampa. Lisboa, vol. 1, 1989.

MAXWELL, Kenneth. *Naked tropics: essays on empire and other rogues*. Routledge, 2013

MEILLASSOUX, Claude. *Antropologia da escravidão: o ventre de ferro e dinheiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1995. [1986].

MELCHERS, Robert E. "Long-term corrosion of cast irons and steel in marine and atmospheric environments". *Corrosion Science*, 68, pp. 186-194, 2013.

MELLO E SOUZA, Laura. *O diabo e a Terra de Santa Cruz: feitiçaria e religiosidade no Brasil colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

MELO, Felipe Souza. "Hierarquias mercantis no Atlântico Português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807." *Revista de História (São Paulo)*, n. 180, a02520, 2021.

MELO, Felipe de Souza; MARTINS, Diego de Cambraia. "Reassessing the productivity of enslavement on large-scale plantations and small farms in Brazilian cotton production (c. 1750–c. 1810)." *Historical Research* 96.272, pp. 193-221, 2023.

MENZ, Maximiliano Mac. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006a.

MENZ, Maximiliano Mac. "Centro e periferias coloniais: o comercio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818)." *Revista de Historia* 154, p. 251-266, 2006b.

MENZ, Maximiliano Mac. As "Geometrias" do Tráfico: o Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796-1807). *Revista de História*, n. 166, p. 185-222, 2012.

MENZ, Maximiliano Mac. "Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771" *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica – CLIO (Recife)*, vol. 37, p. 39-57, Jul-Dez, 2019

MENZ, Maximiliano Mac. *Senhor da morte: capitalismo, guerra e tráfico de escravos. Portugal, Angola e Brasil (1640-1770)*. São Paulo: Hucitec, 2024.

MENZ, Maximiliano Mac; MARTINS, Diego de Cambraia; SALLES, Hyllo Nader de Araújo. "Lisboa na 'Big Picture': a participação da corte na armação de navios e carregações para o tráfico de escravos, 1701-1828". *No prelo*.

MILLER, Joseph C. "Mortality in the Atlantic slave trade: Statistical evidence on causality." *The Journal of interdisciplinary history* 11.3, p. 385-423, 1981.

MILLER, Joseph C. "The Significance of Drought, Disease and Famine in the Agriculturally

Marginal Zones of West-Central.” *Journal of African History*, 23, 1982.

MILLER, Joseph C. Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830. In: LOVEJOY, Paul Ellsworth, (ed.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. African Studies Program, University of Wisconsin-Madison, 1986. p. 43-77, 1986.

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

MINTZ, Sidney. “Slavery and emergent capitalisms.” In: FONER, Laura; GENOVESE, Eugene (orgs.) *Slavery in the New World: a reader in comparative perspective*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1969, p. 27-37.

MINTZ, Sidney W. “The Caribbean Region”. *Daedalus*, Vol. 103, No. 2, Slavery, Colonialism, and Racism (Spring, 1974), pp. 45-71, 1974.

MINTZ, Sidney. “Was the Plantation Slave a Proletarian?” *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 2, No. 1 (Summer, 1978), pp. 81-98, 1978

MINTZ, Sidney W. *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*. Penguin, 1986.

MINTZ, Sidney Wilfred. *O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados: coletânea de artigos de Sidney W. Mintz*. Editora Universitária UFPE, 2003.

MITCHELL, Peter. *The worldwide impact of the horse on indigenous societies post – 1492*. Oxford: Oxford University Press, 2015

MOORE, Jason W. “Sugar and the expansion of the early modern world-economy: Commodity frontiers, ecological transformation, and industrialization.” *Review (Fernand Braudel Center)*, p. 409-433, 2000.

MOORE, Jason W. “‘Amsterdam is standing on Norway’ part II: The global North Atlantic in the ecological revolution of the long seventeenth century.” *Journal of Agrarian Change* 10.2, pp. 188-227, 2010.

MOORE, Jason W. "O surgimento da Natureza Barata". *Antropoceno ou Capitaloceno: Natureza, história e a crise do capitalismo*. pp. 128-187, 2022.

MOORE, Jason W. “Capitalism as world-ecology: Braudel and Marx on environmental history.” *Organization & Environment*, v. 16, n. 4, p. 431-458, 2003.

MOORE, David D.; MALCON, Corey Malcom. "Seventeenth-century vehicle of the Middle Passage: Archaeological and historical investigations on the Henrietta Marie shipwreck site." *International Journal of Historical Archaeology* 12 (2008): 20-38.

MOREL, Marcos. *A Revolução do Haiti e o Brasil escravista: o que não deve ser dito*. Jundiá: Paco, 2017.

MOTT, Luiz R. B. “A Revolução dos Negros do Haiti e o Brasil”. *Mensário do Arquivo Nacional*. Vol. 13, n. 1, p. 3-10, 1982.

MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *A segunda escravidão e o Império do Brasil e em perspectiva histórica*. Recurso eletrônico. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 13-19, 2020.

NASCIMENTO, Beatriz. “O conceito de quilombo e a resistência cultural negra.” In: RATTTS, Alex. *Eu sou atlântica. Sobre a trajetória de vida de Beatriz Nascimento*. São Paulo: Imprensa Oficial, p. 117-125, 2006.

NEVES, Cristian Costa das. *A Ocupação Humana no Espaço da Serra dos Tapes: os casos dos distritos de Cerrito Alegre e Quilombo/Pelotas-RS*. Dissertação (Mestrado em Antropologia – Área de Concentração em Arqueologia). Programa de Pós-graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas. 2014

NOGUEIRA, Gabriel Parente. *Às margens do Império: a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América Portuguesa nas dinâmicas de um Império em movimento (Século XVIII)*. 2021. 630 f. Tese (Doutorado em História Social) – PPGH, UFC, Fortaleza, 2021.

NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. *Sabará e Porto Alegre na formação do mercado nacional no século XIX*. Tese de Doutorado. Campinas: UNICAMP, 2003.

NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. O Rio Grande do Sul e a Banda Oriental/Uruguai: elementos da escravidão entre 1777 e 1851. *Diálogos Latinoamericanos* 25, p. 213-228, 2016.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1989 [1979].

NORTON, Marcy. N. “Subaltern technologies and early modernity in the Atlantic World” *Colonial Latin American Review*, 26:1, 18-38 2017.

NORTON, Marcy. *The Tame and the Wild: People and Animals After 1492*. Harvard University Press, 2023.

O'BRIEN, Patrick. "European economic development: the contribution of the periphery." *The economic history review* 35.1: 1-18, 1982, pp. 16-18.

O'BRIEN, Patrick Karl, “The Foundation of European Industrialization: From the Perspective of the World”. *Journal of Historical Sociology*, Vol. 4, No. 3 September, 1991.

OJIMELUKWE, Philippa Chinyere; EKONG, Kuseme Sunday; AKACHUWU, Doris. “Effect of Different Processing Methods on the Nutrient Composition and Sensory Properties of *Ethmalosa fimbriata*.”. *American Journal of Agricultura Science*, 4(5): 107-113, 2017, p. 111-112.

OLIVEIRA, Ingrid Silva. *Textos militares e mercês numa Angola que se pretendia ‘reformada’: um estudo de caso dos autores Elias Alexandre da Silva Correa e Paulo Martins*

Pinheiro de Lacerda. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

OLIVEIRA, Vanessa S. "Gender, foodstuff production and trade in late-eighteenth century Luanda". *African Economic History*, Vol. 43, pp. 57-81, 2015

OLIVEIRA, Vanessa S., *Slave Trade and Abolition: Gender, Commerce and Economic Transition in Luanda*. Madison: The University of Wisconsin Press, 2021

OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999.

OSÓRIO, Helen. "Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa." *Revista Brasileira de História*, 20, p. 99-134, 2000.

OSÓRIO, Helen. "Fronteira, escravidão e pecuária: Rio Grande do Sul no período colonial." *II Jornada de História Regional Comparada*, Porto Alegre: PUCRS, p. 1-16, 2005

PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1871)*. Editora Universidade de Brasília, 2004.

PATON, Diana. "História das relações de gênero, história global e escravidão atlântica: sobre capitalismo racial e reprodução social." *Afro-Ásia* 67 (2023): 583-633.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Oeiras: Difel, 1994

PEDREIRA, Jorge M., From growth to collapse: Portugal, Brazil, and the breakdown of the old colonial system (1760-1830). *Hispanic American Historical Review*, v. 80, n. 4, p. 839-864, 2000.

PEDREIRA, Jorge M., Contraband, crisis, and the collapse of the old colonial system. *Hispanic American Historical Review*, v. 81. 3-4. p. 739-744, 2001.

PEREIRA, Caio Mathias Vaz. *O Grande Pumbo: o tráfico intra-americano de escravos na formação do Atlântico sul (1640-1700)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: PPGH/UFF, 2021.

PEREIRA, Olegário Nelson Azevedo. *Análise das configurações socioambientais em litorais da margem atlântica: lagunas de Aveiro (PT) e Araruama (BR)*. 2019. 1005 f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente) — Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

PEREIRA, Thales. A. Z. *The cotton trade and Brazilian foreign commerce during the industrial revolution*. (Tese de Doutorado) – Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, 2017.

PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos*. Tese de Doutorado. Niterói: PPGCE/UFF, 2009.

PESAVENTO, Fábio. “Para além do império ultramarino português: as redes trans e extra imperiais no século XVIII.” In: *XXV Simpósio Nacional de História*, 2009

PESAVENTO, Fábio, “Até que a confiança nos separe: as redes transimperiais e o mercado de crédito do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII” in GUIMARÃES, Carlos Gabriel; SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). *Crédito & descrédito: relações sociais de empréstimos na América – séculos XVIII ao XX*. Niterói: Eduff, p. 18-55, 2018.

PIERSEN, William D. “White Cannibals, Black Martyrs: Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide among Slaves”, *Journal of Negro History*, 62 (1977): 147-59.

PINJNING, Ernst. "Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII." *Revista Brasileira de História* 21, p. 397-414, 2001.

PINTAUDE, Luigi. Um Rio Oceânico: o Atlântico e a fronteira escravista-mercantil no Rio Grande, c. 1765-1810. *História Econômica & História de Empresas*, v. 27, n. 1, p. 57-89, 30 maio 2024.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos de economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

PIRES, Julio Manuel; COSTA, Iraci Del Nero da. “O capital escravista-mercantil: caracterização teórica e causas históricas de sua superação.” *Estudos avançados*, v. 14, n. 38, p. 87-120, 2000.

POSTHUMUS, Nicolaas Wilhemus. *Inquiry into the history of prices in Holland*. Vol. 1. Leiden: E.J. Brill, 1946.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia* São Paulo: Companhia das Letras, 2011

PRADO, Fabrício. *In the Shadows of Empires: Trans-Imperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Río de la Plata*. PhD diss., Emory University, 2009.

PRADO, Fabrício. "A carreira transimperial de don Manuel Cipriano de Melo no rio da Prata do século XVIII." *Topoi (Rio de Janeiro)* 13.25, pp. 168-174, 2012.

PRADO, Fabrício. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio da Prata*. University of California Press, 2015.

PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Networks in the Crisis of the Spanish Monarchy: The Rio de Janeiro-Montevidéo Connection, 1778-1805”. *The Americas: A Quarterly Review of Latin American History*. 73, pp. 211-236, 2016.

PRADO, Fabrício. “Atlantic Connections: Rio da Prata and United States commercial networks (1790-1822)”. *Anos 90*, 24.45, p. 133-152, 2017.

PRADO, Fabrício. “Trans-Imperial Interacton and the Rio da Prata as na Atlantic Borderland”.

In: ROJO, Danna A. Levin; RADDING, Cynthia. *Handbook of Borderlands of the Iberian World*, 2019.

PRADO, Fabrício. "Anglo-Portuguese Cooperation in Eighteenth-Century Atlantic South America". In: PRADO, Fabrício; GRECO, Viviana L.; BORUCKI, Alex (eds.). *The Rio da Prata from Colony to Nations. Commerce, Society, and Politics*. Palgrave Macmillan, p. 91-110, 2021.

PRADO, Fabrício. "Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824)." *História Econômica & História de Empresas* 25.1: 62-93, 2022a.

PRADO, Fabrício. "No such Thing as neutral trade: U.S. shippers in the Rio da Prata at the turn of the nineteenth century". *Colonial Latin American Review*, 31:1, p. 93-113, 2022b.

PRADO, Fabrício. "The Interior as Borderlands: The Campanha at the Edge of Empire". In: FREITAS, Frederico; BLANC, Jacob (eds.) *The interior: recentering Brazilian history*. Austin: University of Texas Press, p. 57-76, 2024.

RADDING, Cynthia. *Wandering Peoples: Colonialism, Ethnic Spaces, and Ecological Frontiers in Northwestern Mexico, 1700-1850*. Durham: Duke University Press, 1997

REIS, João José. "Quilombos e revoltas escravas no Brasil". *Revista USP*, São Paulo, p. 14-39, 1996.

RIBEIRO, Jorge Manuel Martins. "Sal português para as Américas: exportações para os Estados Unidos nos finais do século XVIII e inícios do século XIX." *I Seminário Internacional sobre o sal português*. Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005.

RICHARDSON, David. "Profitability In the Bristol-Liverpool Slave Trade. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 62, n° 226-227, 1.2, La traite des Noirs par l'Atlantique : nouvelles approches, pp. 301-308, 1975

RICHARDSON, David. "The Slave Trade, Sugar, and the British Economic Growth, 1748-1776". In SOLOW, Barbara L.; ENGERMAN, Stanley L. *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

RILEY, James C. "Mortality on Long-Distance Voyages in the Eighteenth Century. *The Journal of Economic History* 41.3 (1981): 651-656.

RODNEY, Walter. *Como a Europa subdesenvolveu a África*. Lisboa: Seara Nova, 1975.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Tese de Doutorado. Campinas: PPGH/UNICAMP, 2000.

RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. 2. ed. São Paulo: Universidade Federal de São Paulo, 2023.

RUSSEL-WOOD, Anthony J. R. Colonial Brazil: the gold cycle, c. 1690-1750. In: BETHELL,

- Leslie (ed). *History of Latin America*. Vol. II. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- SALOKOSKI, Märta. *How Kings are Made – How Kingship Changes: A Study of Rituals and Ritual Change in Pre-Colonial Owamboland, Namibia*. Helsinki: University of Helsinki, 2006.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.
- SANTOS, Corcino Medeiro dos. *Economia e sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1984.
- SANTOS, Corcino Medeiro dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010.
- SANTOS, Lara de Melo dos. *A farinha de mandioca e a construção do mundo atlântico (Brasil, Caribe e África, séc. XVI ao XVIII)*. Tese (Doutorado em História) — Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2022.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. *Irmãos do Atlântico: Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2012.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. “Global because a slaveholding order: an analysis of the urban dynamics of Rio de Janeiro between 1790 and 1815”. *Almanack* no. 24, 2020.
- SAYER, Derek. *The violence of abstraction. The analytic foundations of historical materialism*. Oxford: Basil Blackwell, 1987
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. Vol. 456. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SCHWARTZ, Stuart B. "Somebodies and nobodies in the body politic: mentalities and social structures in Colonial Brazil." *Latin American Research Review* 31.1, 113-134, 1996
- SCOTT, Anna.; BERUTE, Gabriel. Santos; e SCOTT, Dario. “Negócios em Família. Migração, comerciantes portugueses e suas redes (Porto Alegre / Rio Grande de São Pedro, séculos XVIII e XIX).” *Acervo*. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 105-120. jan/jun 2017.
- SCOTT, Dario. “A população do Rio Grande de São Pedro pelos mapas populacionais de 1780 a 1810”. *Revista brasileira de Estatística Populacional*. Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 617-633, set./dez. 2017.
- SCOTT, Dario. *Livres e escravos: população e mortalidade na Madre de Deus de Porto Alegre (1772-1872)*. Tese (Doutorado em Demografia) — Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020.

SHERIDAN R. B. "The Wealth of Jamaica in the Eighteenth Century." *The Economic History Review*. New Series, Vol. 18, No. 2 (1965), pp. 292-311.

SHERIDAN R. B. "The Wealth of Jamaica in the Eighteenth Century: A Rejoinder." *The Economic History Review*, Apr. 1968, New Series, Vol. 21, No. 1 (Apr., 1968), pp. 46-61.

SICARD, S. Von. "Islam in Mozambique: Some Historical and Cultural Perspectives". *Journal of Muslim Minority Affairs*, 283:3, p. 473-490, 2008, p. 476; BONATE, Liazzat. "Islam in Northern Mozambique: A Historical Overview". *Historical Compass* 8/7, p. 573-593, 2010.

SIMÕES, E. M. *África Banta na região diamantina: uma proposta de análise etimológica*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SILVA, Daniel B. Domingues. "The Supply of Slaves from Luanda, 1768-1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho". *African Economic History*. V. 38, p. 53-76, 2010.

SILVA, Daniel B. Domingues. "The Atlantic Slave Trade from Angola: a Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867." *International Journal of African Historical Studies*. Vol. 46, No. 1, p. 105-122. 2013.

SILVA, Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

SILVA, Marcelo Cândido. "A 'Economia Moral' e o combate à fome na Alta Idade Média". *Anos 90, Porto Alegre*, v. 20, n. 38, p. 43-74, dez. 2013.

SLENES, Robert W. *Na senzala, uma flor – Esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. 2ª ed. corrig. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.

SLUYTER, Andrew. *Black ranching frontiers: African cattle herders of the Atlantic world, 1500-1900*. Yale University Press, 2012.

SMALLWOOD, Stephanie E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Harvard University Press, 2007.

SOCLOW, Susan Migden. *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*. Cambridge University Press, 1978.

SOLOW, Barbara L. "Caribbean slavery and British growth: the Eric Williams hypothesis." *Journal of development economics* 17.1-2, pp. 99-115, 1985

SOLOW, Barbara L.; ENGERMAN, Stanley L. *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987

SOLOW, Barbara L. Solow. *Slavery and the rise of the Atlantic system*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

SOUTHWELL, C. R; ALEXANDER, A. L. *Corrosion of Metals in Tropical Environments*.

Part 9 – Structural Ferrous Metals – Sixteen Years’ Exposure to Sea and Fresh Water. Washington, D. C.: Naval Research Laboratory, 1969.

SOUZA, George F. Cabral de. “Comércio, poder e afirmação social: agentes mercantis do Recife colonial e o comércio de escravizados (c. 1660 – c. 1760)”. In: CARVALHO, Marcus J. M. de (org.) *O tráfico de escravizados para Pernambuco: agentes, política e sociedade (séculos XVII a XIX)*, p. 56-103, Recife: Ed. UFPE, 2024.

SOUZA, Isabela Rodrigues. *O sistema de plantation em tempos de revolução abolicionista: Saint-Domingue, 1790-1803*. Dissertação de Mestrado em História, PPGHS: São Paulo, 2023

SOUZA, Rafael de Freitas. "O açúcar amargo: Suor, sangue e lágrimas nos engenhos." *Varia Historia* 39 (2023).

SPEAR, Thomas. “Early Swahili History Reconsidered”. *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 33, No. 2, pp. 257-290, 2000.

STEPHENS, Cody. “The Accidental Marxist: Andre Gunder Frank and the ‘Neo-Marxist’ Theory of Underdevelopment.” *Modern Intellectual History*, 15(2), 411–442, 2018

STYLES, John. “Re-fashioning Industrial Revolution. Fibres, fashion and technical innovation in British cotton textiles”. In NIGRO, Giampiero (ed.). *La moda come motore economico: innovazione di processo e prodotto, nuove strategie commerciali, comportamento dei consumatori*. Firenze University, 2022, pp. 46-48; HUDSON, Pat. “The limits of wool and the potential of cotton in the eighteenth and early nineteenth centuries”. In RIELLO, Giorgio; PARTHASARATHI, Prasannan. *The Spinning World: A Global History of Cotton Textiles, 1200-1850*. Oxford: Oxford University Press, 2009.

STRAUSS, Levi. *O pensamento selvagem*. Campinas: Papirus, 2008

THOMAS, Robert Paul. “The Sugar Colonies of the Old Empire: Profit or Loss for Great Britain?”. *The Economic History Review*, Apr. 1968, New Series, Vol. 21, No. 1 (Apr., 1968), pp. 30-45

THOMPSON, Estevam Costa. “Sociedades negreiras: a comunidade de comerciantes ‘brasileiros’ em Benguela em fins do século XVIII”. In: BERTHET, Marina (et al). *África: histórias conectadas*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2015a.

THOMPSON, Estevam C. “Fontes coloniais para uma história pré-colonial de Benguela, séculos XVII a XIX” *Africana Studia*, nº 25, p. 33-69, 2015b.

THOMPSON, Estevam Costa. *The Making of Quilengues: Violence, Enslavement and Resistance in the Interior of Benguela, 1600-1830*. Toronto: York University, PhD Thesis. 2021.

THORNTON, John K. “African soldiers in Haitian Revolution”. *The Journal of Caribbean history*. vol. 25, 1, p. 58-80, 1991

TOMICCH, Dale. "O Atlântico como espaço histórico. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 26, nº 2 ,

2004, pp. 221-240.

TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EdUSP, 2011.

TROUILLOT, Michel-Rolph. "Motion in the system: coffee, color, and slavery in eighteenth-century Saint-Domingue." *Review (Fernand Braudel Center)*, v. 5, n. 3, p. 331-388, 1982.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS. *Tabela brasileira de composição de alimentos-TACO*, 2011.

VALANCIUS, Lindsey; LIPSCOMBE, Trevor. "Healing in the Himalayas: Robert Saunders, Surgeon, and the Embassy to Bhutan and Tibet of 1783." *Journal of Bhutan Studies* 42, p. 44-63, 2020.

VALDEZ, Luísa Caiaffo. *O Rio Grande de São Pedro espanhol (c. 1763 – c. 1776): Viver e governar uma povoação de fronteira no sul da América*. Tese de Doutorado, PPGH, UFRGS, 2023

VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013.

VARGAS, Jonas Moreira. "'Capitães, comendadores, negociantes': A primeira geração de charqueadores de Pelotas e a sua elite (1790-1835)." *Revista Latino-Americana de História* 3.11, p. 38-60, 2014.

VARGAS, Jonas Moreira. "'Os segredos da carne': o mercado atlântico das carnes secas e salgadas e a influência da matriz irlandesa de fabricação no extremo sul da América Latina (c. 1780–c. 1820)." *Anos 90: Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul* 24.45: 153-182, 2017.

VARGAS, Jonas Moreira, "A produção, o comércio e o consumo do charque/tasajo no Atlântico escravista: Buenos Aires, Montevideu e Rio Grande do Sul (1780-1900)." In: MARQUES, Leonardo e Alexsander Gebara (Org.). *História das mercadorias: trabalho, meio ambiente e capitalismo mundial (séculos XVI-XIX)*. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 235-267, 2023.

VERSIANI, Flávio Rabelo; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. *Muitos escravos, muitos senhores: escravidão nordestina e gaúcha no século XIX*. São Cristóvão: Editora UFS; Brasília: Editora UNB, 2016.

VICKERS, Daniel. "The price of fish: a price index for cod, 1505-1892." *Acadiensis* 25.2, pp. 92-104, 1996.

VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho. *As práticas e os saberes médicos no Brasil Colonial (1677-1808)*. Dissertação de Mestrado. Franca: Unesp/ FCS/ PPGH, 2012.

VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho; "Considerações sobre a tradução de textos médicos para o

português no Brasil colonial. *Dimensões*, vol. 34, p. 28-49, 2015.

VIOTTI, Ana Carolina de Carvalho. "As proposições de Antonio de Saldanha da Gama para a melhoria do tráfico de escravos, 'por questões humanitárias e econômicas'", Rio de Janeiro, 1810." *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 23, p. 1169-1189, 2016.

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. *The modern world-system. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. London: Academic Press, 1974.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II: Mercantilism and the consolidation of the European world-economy, 1600–1750*. Vol. 2. Univ of California Press, 2011.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840s*. University of California Press, 1989.

WALLERSTEIN, Immanuel. *Unthinking Social Science: The Limits of Nineteenth-Century Paradigms*. Cambridge: Polity Press, 1991.

WALLERSTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno I*. (Trad.port.) Porto: Afrontamento, 1993.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1975.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª edição, São Paulo: HUCITE, EDUSP, 1990.

ANEXO 1 – Dados do comércio do charque

Tabela 12 – *Mortes em trânsito no tráfico fluminense de escravizados e arrobas de charque descarregadas do Rio Grande de São Pedro no Rio de Janeiro (1787-1815)*

Ano	Mortes em Trânsito	Arrobas de Charque
1787	-	117.221
1788	-	-
1789	-	-
1790	-	-
1791	-	25.820
1792	-	-
1793	-	4.445
1794	-	37.215
1795	7,3	16.112
1796	11,1	1.000
1797	8,5	3.800
1798	9,8	25.950
1799	-	57.897
1800	5,5	81.211
1801	3,0	58.630
1802	6,1	100.387
1803	6,6	81.375
1804	4,5	-
1805	10,7	46.743
1806	17,2	-
1807	13,9	-
1808	13,9	200.577
1809	9,9	217.971
1810	10,0	246.972
1811	6,9	385.150
1812	5,8	424.143
1813	5,9	436.836
1814	4,8	479.078
1815	8,7	497.280

Fonte: Elaborado pelo autor. Para o ano de 1787, AHU, Rio Grande do Sul, cx. 4, doc. 40. Para o ano de 1791, SANTOS, Corcino Medeiro dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, p. 86, Tabela V Para os anos entre 1793 e 1805, AGCRJ, Códice 53-3-5; Códice 57-3-6. Para os anos entre

1808 e 1815, MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2006, pp. 137 e 175. para a mortalidade ver “The Trans-Atlantic Slave Trade Database” <https://www.slavevoyages.org/voyages/uyXYIGXw>.

ANEXO 2 –Dados demográficos da população escravizada do Rio Grande de São Pedro, 1765-1810

Tabela 13 – *Número de pessoas escravizadas registradas nos inventários post-mortem do Rio Grande de São Pedro (1766-1811)*

Quinquênio	Nº de Pessoas	Taxa de Crescimento
1766-1770	153	-
1771-1775	223	0,46
1776-1780	271	0,22
1781-1785	388	0,43
1786-1790	242	0,38
1791-1795	450	0,86
1796-1800	498	0,11
1801-1805	753	0,51
1806-1810	1.318	1,13

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Tabela 14 – *Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande de São Pedro (1764-1811)*

Ano	Angola	Benguela	Congo	Outros
1764-1770	40	33	22	5
1771-1775	51	23	24	3
1776-1780	66	29	4	3
1781-1785	56	31	6	10
1786-1790	33	57	4	6
1791-1795	33	44	12	17
1796-1800	40	47	10	7
1801-1805	23	55	10	23
1806-1811	23	42	19	26

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Tabela 15 – *Porcentagem entre os escravizados africanos no Rio Grande (1804-1811)*

Região de Embarque	Porcentagem
Angola, Benguela, Cassange, Ganguela e Rebolo	34,56
Da Costa	29,62
Congo	24,69
Mina	11,11

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

Tabela 16 – *Porcentagem entre os escravizados da África Centro-Occidental no Rio Grande (1804-1811)*

Região de Embarque	1804-1807	1808-1811
Angola	25	-
Benguela	40	62,5
Cassange	20	12,5
Rebolo	10	12,5
Ganguela	5	12,5

Fonte: Elaborado pelo autor. Mesmas do Gráfico 18.

ANEXO 3 – Cálculo dos valores calóricos dos alimentos do tráfico transatlântico

O cálculo dos valores calóricos por real foi realizado da seguinte forma:

1. Tomamos a quantidade e os valores relatados por Simão da Rocha Loureiro, dos alimentos que abasteciam a galera *Andorinha*, em 1812.⁶⁵⁶
2. Convertemos para o Sistema Internacional de Unidades, a partir das equivalências apresentadas por Silvia Hunold Lara, em “Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa”, de 2000, ou a partir da definição de saco de Duril Alden em “Late Colonial Brazil”, como equivalente à 2,25 arrobas e calculamos as densidades de cada produto.
3. Convertemos a proporção de gramas por real em calorias por real utilizando a Tabela brasileira de composição de alimentos-TACO, elaborada pela UNICAMP, em 2011.

⁶⁵⁶ AN BR RJANRIO 7X Cx. 372 pct. 3

Charque

1. Simão da Rocha Loureiro fala em 250 arrobas à 150\$000, ou seja, \$600 por arroba.
2. Considerando que temos 14,7456 quilogramas por arroba, o resultado é de 0,025 quilogramas por real.
3. Considerando que o charque cozido possui 2.490 quilocalorias por quilograma, o resultado é de 62,25 quilocalorias por real.

Farinha de Mandioca

1. Simão da Rocha Loureiro fala em 350 sacas à 766\$400, ou seja, 2\$189,71 por saca.
2. Considerando que temos 14,7456 quilogramas por arroba e 2,25 arrobas por saca, o resultado é de 0,015 quilogramas por real.
3. Considerando que a farinha de mandioca torrada possui 3.650 quilocalorias por quilograma, o resultado é de 54,75 quilocalorias por real.

Feijão

1. Simão da Rocha Loureiro fala em 170 sacas à 319\$200, ou seja, 1\$877,65 por saca.
2. Considerando que temos 14,7456 quilogramas por arroba e 2,25 arrobas por saca, o resultado é de 0,018 quilogramas por real.
3. Considerando que o feijão jalo, o mais calórico, possui 930 quilocalorias por quilograma, o resultado é de 16,74 quilocalorias por real.

Arroz

1. Simão da Rocha Loureiro fala em 12 sacas à 72\$360, ou seja, 6\$030 por saca.
2. Considerando que temos 14,7456 quilogramas por arroba e 2,25 arrobas por saca, o resultado é de 0,005 quilogramas por real.
3. Considerando que o arroz tipo 2, o mais calórico, possui 1.300 quilocalorias por quilograma, o resultado é de 6,5 quilocalorias por real.

ANEXO 4 – Cálculo dos valores proteicos dos alimentos do tráfico transatlântico

O cálculo dos valores proteicos por litro foi realizado da seguinte forma:

1. Tomamos a proporção de volume e peso dos alimentos descritas pelo governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, em 1758⁶⁵⁷.

⁶⁵⁷ AHU- Pernambuco, Cx. 87, D. 7128. fls. 25 e 28.

2. Convertemos para o Sistema Internacional de Unidades, a partir das equivalências apresentadas por Silvia Hunold Lara, em “Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa”, de 2000, e calculamos as densidades de cada produto.
3. Convertemos a proporção de gramas por litro em gramas de proteína por litro utilizando a Tabela brasileira de composição de alimentos-TACO, elaborada pela UNICAMP, em 2011.

Charque

1. Lobo da Silva fala em 17 arrobas por pipa.
2. Considerando que temos 14,7456 quilogramas por arroba e 480 litros por pipa, o resultado é de 0,52224 quilogramas por litro.
3. Considerando que o charque cozido possui 364 gramas de proteína por quilograma, o resultado é de 190,09 gramas de proteína por litro.

Feijão

1. Lobo da Silva fala em 3.087 libras em 25 alqueires, o que resulta em 123,5 libras por alqueire
2. Considerando que temos 2,17 libras por quilogramas e 36,27 litros por alqueire, o resultado é de 1,56903 quilogramas por litro.
3. Considerando que o feijão jalo cozido, o mais proteico na TACO, possui 61 gramas de proteína por quilograma, o resultado é de 95,71 gramas de proteína por litro.

Milho

1. Lobo da Silva fala em 1.089 libras em 9 alqueires, o que resulta em 121 libras por alqueire.
2. Considerando que temos 2,17 libras por quilogramas e 36,27 litros por alqueire, o resultado é de 1,5372 quilogramas por litro.
3. Considerando que a farinha de milho e o fubá possuem 72 gramas de proteína por quilograma, o resultado é de 110,6834 gramas de proteína por litro.

ANEXO 5 – Estimativa dos portos de embarque dos escravizados traficados para o Rio da Prata

O cálculo das porcentagens foi realizado da seguinte forma:

1. Usei os valores dos portos de embarque dos escravizados enviados em viagens transatlânticas em direção ao Rio da Prata, disponíveis em

<https://www.slavevoyages.org/voyages/WtwLIEJG>. A soma é de 36.774 indivíduos.

2. A eles, considerei necessário somar os valores do tráfico intra-americano de escravizados, que totalizam 43.363 indivíduos. Usei os dados das regiões de embarque a partir dos quais as viagens eram armadas para o Rio da Prata, disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyages/UORdKA59>. As regiões de embarque das quais os navios partiram foram todas luso-americanas: Bahia, Pernambuco, Sudeste do Brasil, Outro Brasil, Não-Geográfica. A última designação soma 20 indivíduos, cerca de 0,04% do total, e, pelo pouco peso estatístico, desconsidere estes envios sem geografia explícita.
3. Com os dados das regiões de embarque que abasteciam a Bahia, Pernambuco, o Sudeste do Brasil e Outro Brasil, considerei que a distribuição dos escravizados enviados ao Rio da Prata seguia os padrões de importação destas regiões. Os dados da Bahia estão disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyages/wFBB7WAp>; os dados de Pernambuco estão disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyages/6fTggJDy>; os dados do Sudeste do Brasil estão disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyages/0gx5YAfg>; finalmente, os dados do “Outro Brasil” estão disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyages/tPB1jmM8>.
4. Portanto, multipliquei as quantidades de pessoas enviadas dos portos da América para o Rio da Prata pelo peso percentual que cada região de embarque africana possuía em cada região luso-americana nas décadas em questão.
5. Somando as pessoas enviadas a partir das diferentes regiões africanas diretamente para o Rio da Prata com as pessoas enviadas para a América portuguesa e depois para o Rio da Prata, cheguei aos dados apresentados na Tabela 11.
6. Para a elaboração do Gráfico 26 somei as porcentagens de Senagambia, Sierra Leoa, Windward Coast e Costa do Ouro com Outras Regiões, pois nas décadas em tela, cada uma delas não somou mais que 5% do total.

Tabela 17 – *Estimativa das pessoas escravizadas embarcadas rumo ao Rio da Prata por regiões de embarque (1761-1815)*

<i>Período</i>	<i>Senegambia e costa</i>	<i>Sierra Leoa</i>	<i>Windward Coast</i>	<i>Costa do Ouro</i>	<i>Baía do Benin</i>	<i>Baía de Biafra e Golfo das Ilhas da Guiné</i>	<i>África Centro-Ocidental e St. Helena</i>	<i>África Oriental e Ilhas do Oceano Índico</i>	<i>Outras Regiões</i>	<i>Total</i>
1761-1770	0	0	0	0	17	0	237	1	433	689
1771-1780	0	0	0	0	14	36	1.066	0	0	1.116
1781-1790	0	0	0	517	2.355	3.047	4.760	63	2	10.744
1791-1800	61	0	120	829	377	618	15.079	2.079	7	19.170
1801-1810	2.009	309	0	687	4.476	2.132	18.556	15.658	2.928	46.755
1811-1815	6	0	0	9	508	145	553	334	87	1.643
Total	2.076	309	120	2.042	7.747	5.978	40.252	18.135	3.458	80.177

Fonte: Elaborado pelo autor. Ver Anexo 5.

ANEXO 6 — Cálculo da produtividade por hectare do charque do Rio Grande de São Pedro e da lã inglesa

O cálculo dos valores da produção por hectare realizado da seguinte forma:

Charque

1. Tomei a média de 299,25 cabeças de gado vacum por unidade produtiva em 1784 encontrado por Helen Osório.⁶⁵⁸
2. Tomei a média de 6.003,41 hectares por unidade produtiva em 1785, encontrada por Corsino dos Santos, do que resultou uma média de 0,049 bois por hectare.⁶⁵⁹
3. Tomei o número de 67,5 quilogramas médios de carne produzida por boi descrito por Nicolau Dreys,⁶⁶⁰ do que resultou a média de 3,36 kg por hectare ou 0,23 arrobas de charque por hectare.

Lã

1. Tomei os números encontrados por Luccock, que resultam em 3,26 quilogramas de lã por hectare depois das conversões.⁶⁶¹
2. Considerei um côvado como um quadrado de 66 centímetros de lado, com 1 centímetro de altura, do que resulta um volume de 4.356 centímetros cúbicos. Essa medida reduz em muito o número de côvados por peso, o que atribui ao exercício uma grande margem de segurança.
3. Tomamos a densidade de 0,2281 gramas de lã grosseira por centímetro cúbico apontada por Raja et al,⁶⁶² do que resultam 1,019 quilogramas por côvado.
4. Considerando a massa do côvado, calculamos que cada hectare produz cerca de 3,2 côvados.

⁶⁵⁸ OSÓRIO, Helen. Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822. Niterói: UFF, Tese de Doutorado, 1999, p. 100.

⁶⁵⁹ SANTOS, Corcino Medeiro dos. Economia e sociedade do Rio Grande do Sul: Século XVIII. São Paulo: Ed. Nacional, 1984, p. 54.

⁶⁶⁰ DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Rio de Janeiro: J. Velleneuve, 1839, p. 163.

⁶⁶¹ LUCCOCK, John. *The nature and Properties of wool, Illustrated: with a description of the English fleece*. Leeds: Edward Baines, 1805, pp. 236, 338.

⁶⁶² RAJA, A. S. et al. "Feltability of coarse wool and its applications as technical felt". *Indian Journal of Fibre & Textile Research*. Vol. 38, p. 395-399, 2013, p. 347, Table 2.

ANEXO 7 — Cálculo da porcentagem de feridos e enfermos entre os escravizados do Rio Grande de São Pedro, 1764-1811

O cálculo foi realizado da seguinte forma: Tomei os valores anuais de escravizados registrados e calculei a porcentagem de feridos e enfermos sobre o total, considerando crianças, bem como mulheres e homens adultos. Tomei os valores totais, pois considero que a violência escravista relacionada à exportação de charque não estava restrita às agressões praticadas imediatamente nas charqueadas, mas a todo o complexo produtivo da capitania do Rio Grande de São Pedro. Escravizados marinheiros, cozinheiras, condutores de tropas, campeiros, produtores dos alimentos que seriam consumidos nas charqueadas, todos estavam relacionados à cadeia produtiva do charque e o aumento das exportações dependia de seu trabalho coletivo, deste modo, um aumento na intensidade de trabalho em qualquer algum dos setores poderia ser refletido nas quantidades exportadas.

Tabela 18 – *Descrição de ferimentos e enfermidades entre os escravizados da capitania do Rio Grande de São Pedro (1764-1811)*

<i>Década</i>	<i>Descrição</i>
1760	Aleijado e quebrado
1770	Com moléstia no interior nas partes baixas, muito achacado, pequeno e aleijado, morto, torto de um olho, com as pernas inchadas por erisipela, achada de erisipela e aberta dos peitos
1780	Com moléstias incuráveis
1790	Aleijada dos pés, doente, com moléstia, quebrado das virilhas, quebrado
1800*	Quebrado das virilhas, aleijado, cego de um olho, doente, aleijado de um braço, quebrado, Gago, doente de uma mão, com moléstia, meio quebrado, aleijada de ambos os pés, com demência, rendido de uma virilha

*Inclui o ano de 1811

ANEXO 8 – Conflitos escravistas registrados nos inventários *post-mortem* do Rio Grande de São Pedro (1775-1811)

Tabela 19 – Conflitos escravistas registrados nos inventários *post-mortem* em Porto Alegre (1775-1811)

<i>Porto Alegre</i>						
<i>Período</i>	<i>Nome</i>	<i>Senhor(a)</i>	<i>Idade</i>	<i>Nação</i>	<i>Profissão</i>	<i>Questão</i>
1775	Davi	Antônio Nunes da Costa	30	Crioulo	-	Fuga
1801	Pedro	Capitão Joaquim Manoel da Costa Lobo	-	-	-	Fuga
1801	João	João Pinto da Motta e Antônio Simão de Spindolla	-	Mulato	-	Fuga
1803	José	Cirurgião Mór Policarpo José Barbalho	27	Crioulo	Sapateiro	Fuga
1804	Diogo	José de Castro de Moraes	-	-	-	Fuga
1806	Joaquim	Jerônimo Xavier de Azambuja	30	Crioulo	-	Manhoso
1807	Cipriana	Maria Madalena de Jesus	-	-	-	Fuga
1808	Luzia	Antônio Rezende	-	-	-	Fuga
1808	9 escravizados	Mariana Rosa Narcisa	-	-	-	Fuga
1809	Joquim	Antônio Barbosa do Espírito Santo	Velho	-	-	Hipocondríaco, sem préstimo algum
1809	Miguel	Luís Antônio da Silva	-	9	-	Fuga
1811	Tomé	Ana Joaquina de Alencastro	-	-	-	Com vício de embebedar-se

Tabela 20 – *Conflitos escravistas registrados nos inventários post-mortem da fronteira de Rio Pardo (1781-1809)*

<i>Rio Pardo</i>						
<i>Período</i>	<i>Nome</i>	<i>Senhor(a)</i>	<i>Idade</i>	<i>Nação</i>	<i>Profissão</i>	<i>Questão</i>
1781	João	José Dornelles	-	Cabundá	-	Indigno e Incapaz
1803	Agostinho	Manoel José Machado	-	-	-	Fuga
1803	Manoel	Tenente José Francisco da Cunha e sua mulher Rosa Joaquina da Encarnação	-	Benguela	-	Fuga
1805	Joaquim	Helena do Espírito Santo	-	-	-	Fuga
1805	Venceslau	Francisco Lima Veiga	30	Crioulo	-	Fuga
1809	Miguel	Francisco Borges de Castro	30	-	Sapateiro	Vicioso

Tabela 21 – *Conflitos escravistas registrados nos inventários post-mortem da fronteira de Rio Grande (1784-1811)*

<i>Rio Grande</i>						
<i>Período</i>	<i>Nome</i>	<i>Senhor(a)</i>	<i>Idade</i>	<i>Nação</i>	<i>Profissão</i>	<i>Questão</i>
1784	Maria	Manoel d'Ávila Machado	25	Angola	-	Representa
1804	Miguel	Maria Jacinta de São José	20	Crioulo	-	Bêbado
1806	Vitório	José Garcia de Araújo	48	Crioulo	-	Fuga
1806	Catarina	José Garcia de Araújo	34	Crioulo	-	Fuga
1806	Maria	José Garcia de Araújo	12	Crioulo	-	Fuga
1806	Isabel	Helena Francisca de Oliveira	24	-	-	Defeituosa por ter sido queimada
1810	João	José Ferreira de Araújo	-	Congo	-	Fuga
1810	Francisco	José d'Aguiar Peixoto e sua mulher Esmênia Inácia Rosa d'Aguiar	-	Mina	-	Fuga
1810	Manoel Moleque	José d'Aguiar Peixoto e sua mulher Esmênia Inácia Rosa d'Aguiar	-	-	-	Fuga
1811	Germano	Tenente Farnicisco Antônio de Ávila	-	-	-	Assassinato de seu senhor