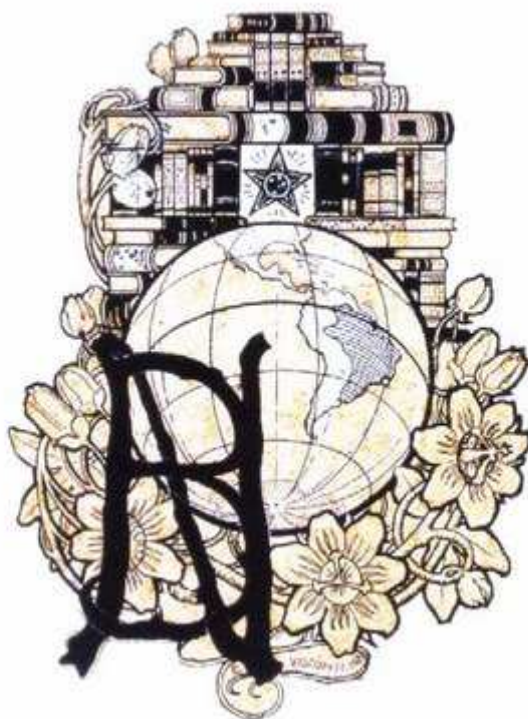


Fundação Biblioteca Nacional

Ministério da Cultura



Programa Nacional de Apoio à Pesquisa
2010

Programa Nacional de Apoio à Pesquisa

Fundação Biblioteca Nacional - MinC

Nielson Rosa Bezerra



Escavidão, farinha e tráfico atlântico: um novo olhar sobre as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela (1790-1830)

2010

Escravidão, Farinha e Tráfico Atlântico: um novo olhar sobre as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela ¹

Nielson Rosa Bezerra

Doutor em História

Bolsista de Produtividade FBN

Introdução

A diáspora africana tem sido um tema de grande relevância na historiografia brasileira produzida tanto por historiadores nativos quanto estrangeiros. Com a perspectiva que a formação da sociedade brasileira não pode ser entendida sem uma forte consideração das relações que o Brasil manteve com a Costa africana, muitos estudos têm acumulado informações sobre essa temática. Ao longo do período de colonização portuguesa no Brasil, calcula-se que dos quase 10 milhões de africanos escravizados que foram levados para as Américas, 40% desse total foi desembarcado no Brasil. Além disso, os estudos mais recentes têm demonstrado que indiscutivelmente a grande maioria dos escravos africanos que foram desembarcados no porto do Rio de Janeiro originava-se da região centro ocidental da África, particularmente de Angola, procedentes de portos, cidades e lugares como Luanda, Cabinda, Cassange, Benguela, entre outros.²

O comércio entre o Rio de Janeiro e Benguela ostentou uma importante fluidez desde os tempos coloniais, ganhando um grande impulso durante o período compreendido entre 1790 e 1830. Durante esse período é possível identificar mais de 70% dos escravos que entraram no Brasil através do porto carioca sendo procedentes da região centro africana. Essa fluidez se dava por razões endógenas e exógenas que ocorriam em ambas as regiões atlânticas, o que complementava o interesse dos mercadores envolvidos nesse processo. Durante o século XVIII e o início do século XIX muitas transformações ocorreram no Brasil que fortaleceram a posição do Rio de

¹ Esse texto é o resultado da pesquisa “Escravidão, Farinha e Tráfico Atlântico: uma nova perspectiva para as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela”, apoiada pelo Programa de Apoio a Pesquisa da Fundação Biblioteca Nacional e o Ministério da Cultura (2010-2011). Eu gostaria de agradecer a Eliane Perez por ter me apoiado com as questões administrativas na FBN. Eu também gostaria de agradecer a generosidade e a amizade de Mariana Cândido Pinho, Mariza Soares, Paul Lovejoy, Vanessa Oliveira e Carlos da Silva Junior.

² Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Janeiro como cidade atlântica, o que aumentou exponencialmente a necessidade por mão-de-obra africana. Por outro lado, diferentes regiões do que hoje seria Angola, também apresentava interesse em mercadorias que eram produzidas no Brasil, principalmente o açúcar, o tabaco e a jeribita.³

Mapa 1

Comércio Atlântico de Escravos – 1502-1870



Fonte: The Harriet Tubman Institute. York University. Paul Lovejoy Collection, 2011.

Por muito tempo, os historiadores acreditavam que o tabaco era quase exclusivamente uma mercadoria produzida na Bahia, que normalmente era enviada para outras regiões africanas. Da mesma forma que as relações econômicas entre o Rio de Janeiro e os portos afro-centro-ocidentais eram baseadas em um açúcar de pouca qualidade. Apenas nas últimas décadas é que a produção historiográfica tem apontado para uma maior diversidade econômica nessas relações, principalmente no que se refere a grande quantidade de cachaça (jeribita) produzida na Capitania e depois Província do Rio de Janeiro, largamente utilizada nas negociações para a aquisição de escravos entre mercadores fluminenses e angolanos.

³ Luís Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Os laços bilaterais estão sendo cotidianamente redefinidos através das últimas pesquisas, revelando que as rotas atlânticas não tinham um funcionamento simplista. Era comum encontrar um grande número de escravos procedentes da África Ocidental vivendo e trabalhando nas ruas do Rio de Janeiro. Da mesma forma, pesquisas recentes têm demonstrado que os Angolas, embora não fosse maioria, eram encontrados em lugares como Maranhão, Bahia e Pernambuco, lugares que tradicionalmente ficaram conhecidos por suas conexões com o mundo nagô.

Entretanto, pesquisas e reflexões ainda mais recentes têm demonstrado que as relações que envolvia diferentes interesses no mundo atlântico eram muito mais complexas do que se poderia imaginar. As relações econômicas entre os diferentes mercados africanos estavam interligadas através de redes comerciais que ultrapassavam fronteiras e promoviam constantes transformações em diversas sociedades distintas. Por conta disso, é possível aventar que as conexões históricas eram muito mais amplas do que se imaginava até pouco tempo atrás. Essas pesquisas mais recentes têm ainda apontado para outra mercadoria brasileira, cuja cidade do Rio de Janeiro concentrava a sua produção, consumo e distribuição pelos mercados atlânticos: a farinha de mandioca.⁴

Mariza Soares tem argumentado que a farinha de mandioca foi menosprezada pela historiografia e pelos proprietários de terras do período colonial. Ao analisar as pranchas de Frans Prost durante o século XVII, a autora estabeleceu uma distinção iconográfica entre os engenhos de açúcar e as chamadas casas de farinha. Através desse exercício iconográfico, foi possível perceber que a farinha de mandioca já tinha uma importante função no conjunto das atividades econômicas do até então conhecido nordeste açucareiro. Naquela sociedade em que a distinção e a hierarquia estabeleciam os parâmetros para as relações sociais, os plantadores de mandioca eram relegados em

⁴ Denise Vieira Demétrio. Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara. Séculos XVII e XVIII. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008. Sobre a farinha nos séculos XVI e XVII ver Mariza de Carvalho Soares, “O vinho e a farinha, ‘zonas de sombra’ na economia atlântica no século XVII.” In Fernando de Sousa (Coord.) *A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Lisboa, CEPESE/Afrontamento, 2008. pp. 215-232. Mariza de Carvalho Soares. “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post” In *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41: p.61-83, jan/jun 2009. Sobre a importância da farinha nas complexas relações do mundo atlântico ver: Nielson Rosa Bezerra. “Bergantim São José Diligente: a importância da farinha do recôncavo do Rio de Janeiro nas rotas atlânticas” In *Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.

segundo plano. Mesmo sabendo disso, ainda há poucas inserções de estudiosos da economia colonial voltados para essa questão.⁵

Em outra ocasião, Mariza Soares afirma que a farinha de mandioca normalmente foi listada como mantimento ou alimento, mas que essa mercadoria acompanhou toda a expansão marítima portuguesa entre o Atlântico e o Oriente. Segundo a autora, “assim como existe hierarquias entre os homens, existe hierarquia entre produtos”.⁶ Eu penso que seja muito interessante estabelecer um diálogo entre as idéias de Mariza Soares e Roquinaldo Ferreira, uma vez que esse último afirma sobre a inserção dos tecidos da Índia nos mercados africanos, particularmente em Angola⁷, mesma região que Mariza Soares enfatiza quando faz uma reflexão sobre a farinha de mandioca nas redes comerciais da África. Através do trabalho de Roquinaldo Ferreira é possível perceber uma análise alternativa que argumenta sobre a posição dos investidores brasileiros no uso dos tecidos indianos para obter sucesso em certo nicho comercial de Angola. Para o autor, o acesso aos tecidos indianos pelo mercado Atlântico se deu através de um comércio intra-colonial que gozava de certa autonomia em relação a Metrópole.⁸

Assim como Ferreira, Mariza Soares também vê certa autonomia dos mercados atlânticos em relação a Portugal. Nesse sentido, os autores não descartam a influência de Lisboa sobre os mercados do Império Português, contudo, através de suas idéias é possível perceber que as demandas dos mercados africanos também influenciavam na dinâmica econômica que se processava através do Atlântico. Nas palavras de Soares é possível constatar essa lógica:

É sobre o período no qual Portugal tem açúcar, tabaco e sal para oferecer que vou me deter, mostrando que nesse período, além dos produtos citados, o vinho (de qualidade inferior aos produzidos no século XVIII), os panos baratos produzidos em diferentes partes do Império, a cachaça e a farinha do Brasil ocupam um lugar importante no consumo da população do ultramar.⁹

⁵ Mariza Soares, “Engenho sim...” p. 14.

⁶ Mariza Soares, “O vinho e a farinha...” p. 215.

⁷ Roquinaldo Amaral Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. PhD Dissertation. Los Angeles: UCLA, 2003.

⁸ Idem.

⁹ Mariza de Carvalho Soares. “O vinho e a farinha...”, p. 217

Ao acompanhar o raciocínio da autora, é possível perceber que a farinha de mandioca tinha um lugar de importância nos mercados atlânticos desde o século XVII. Esse trabalho tem por objetivo demonstrar que essa importância ganhou maior proporção durante os séculos XVIII e XIX, considerando que a farinha de mandioca tornou-se uma das mercadorias que tinha lugar no valioso mercado atlântico, cuja função entre outras, era a sua comercialização nos complexas atividades econômicas protagonizadas pelo tráfico africano de escravos.

Ainda considerando a virada do século XVII e XVIII, Denise Demétrio buscou hipóteses explicativas para a larga produção de farinha de mandioca nos engenhos do Recôncavo da Guanabara entre 1686 e 1722. Durante esse período, as atividades voltadas para o processamento da farinha de mandioca ganhou algum destaque em relação aos engenhos de açúcar, haja vista que essa primeira atividade representava menores custos, o que se encaixava na realidade e nas necessidades dos senhores que se instalaram na região durante esse período. Assim, a autora demonstra que havia uma relação estreita entre o tráfico de escravos, a produção e o comércio de farinha de mandioca, uma vez que essas atividades tinham flutuações correspondentes nos dados por ela analisados.¹⁰

Segundo Maurício de Abreu, em 1582 a cidade do Rio de Janeiro vivia uma realidade de penúria, pois todos os habitantes, incluído o governador Salvador Corrêa, eram muitos pobres. Conquanto, em 1584 constatou-se que a capitania vivia um repentino progresso, uma vez que a riqueza da terra era visível, contando com 3 engenhos e mais de 150 vizinhos. O interessante, é que Abreu identifica que entre esses três engenhos, dois estavam localizados no Recôncavo da Guanabara:

Não errou, entretanto, quando disse que já havia três engenhos na capitania. Eram eles os de Salvador Correia de Sá, situado na ilha que mais tarde seria “do Governador”, o de Cristóvão de Barros, localizado ao fundo da baía, junto ao rio Iriri, e um terceiro levantado por Gaspar Sardinha no interior da sesmaria jesuítica de Iguaçú e, já naquela ocasião, transferido a Paulo Dias de Novais, governador de Angola, e seus sócios.¹¹

¹⁰ Denise Vieira Demétrio. Famílias escravas...

¹¹ Maurício de Almeida Abreu. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Volume 2. Rio de Janeiro: Andreia Jakobson Estúdio, 2011, p. 19-20.

A memória histórica da Baixada Fluminense guarda um lugar de destaque para Cristóvão de Barros, como um dos fundadores da Freguesia que deu origem ao atual município de Magé. Da mesma forma, Gaspar Sardinha é reconhecido como o doador das terras onde foram construídas as primeiras edificações que deram origem a igreja sede da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar. Sobre a família Correia de Sá, muitos trabalhos têm demonstrado sua participação nas atividades produtivas do Recôncavo do Rio de Janeiro ao longo dos séculos XVII e XVIII. Contudo, as palavras de Maurício de Abreu demonstram as conexões das freguesias fluminenses com os interesses do além mar, particularmente Angola, uma vez que um governador de Angola mantinha conexões produtivas e comerciais entre os ainda raros engenhos do recôncavo.

Segundo Abreu, o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro envolvia-se em um crescimento demográfico latente. Em 1610, o Rio de Janeiro contava com mais de dois mil vizinhos. Nas palavras dos relatos encontrados por Abreu, nessa época o Rio de Janeiro já era uma cidade a cada dia mais rica. Entretanto, ao buscar as palavras de Cristóvão Ambrósio Brandão, é possível saber que

As naus que navegavam do reino para Angola, (que no Rio) carregam de farinha da terra, de que abunda toda esta capitania em grande quantidade, e dali a levam para Angola, onde se vende por subido preço.¹²

O século XVII conheceu o desenvolvimento do tráfico de escravos entre o Brasil e a África. As conexões atlânticas do Império Português conheciam suas perspectivas mais diversas e complexas. Contudo, não era apenas o comércio de escravos africanos que se desenvolvia nesse período, mas também as culturas que lhe serviam como moeda de troca, entre elas a mandioca. Ainda é importante destacar que isso não significou a ausência das atividades açucareiras, pelo contrário, já que durante esse período houve um súbito crescimento da quantidade dos engenhos canavieiros no recôncavo. Assim é importante destacar que a farinha de mandioca não substituiu o açúcar, mas que ambas as atividades conviveram paralelamente, cada qual ocupando importantes funções

¹² Ambrósio Brandão Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil (1618)*. 2 edição integral. Recife: Imprensa Universitária, 1960, p. 36. Apud Maurício de Almeida Abreu. *Geografia Histórica...*, p. 30.

econômicas nas atividades colonizadores da cidade do Rio de Janeiro e o seu recôncavo.¹³

A importância da farinha de mandioca como destacada atividade econômica do Rio de Janeiro e suas conexões com o mercado africano também foi citada por Luís Felipe de Alencastro.

Navios de Lisboa embarcam mandioca no Brasil, em geral no Rio de Janeiro, antes de rumar para os portos africanos. Exportando a produção fluminense e vicentina, a baía de Guanabara enviava cerca de 680 toneladas anuais de mandioca para Angola na primeira década do século XVII. Entregue do outro lado do mar – numa conjuntura em que os assentistas deportavam um número crescentes de escravos e aumentavam o consumo de gênero alimentícios em Luanda –, a farinha de mandioca brasileira valia quatro vezes mais.¹⁴

Para Alencastro, as exportações de mandioca contribuíram decisivamente para o desencravamento do Rio de Janeiro em direção a economia atlântica. A farinha de mandioca diminuía o custo da produção e liberava capitais para outros investimentos: a compra de africanos. A mandioca constituía uma importante fonte de alimentação dos marinheiros e dos escravos, o que barateava os custos do frete entre Brasil e os portos africanos.¹⁵ Assim, é possível perceber que a questão da farinha de mandioca foi tangenciada pelos historiadores que se debruçaram sobre o Brasil do século XVII. Desta forma, essas informações são importantes indícios para uma investigação sobre a importância da farinha de mandioca durante os séculos posteriores, quando o tráfico de escravos ganhou uma vultuosidade, o que levou mercadorias que serviam como mantimentos figurarem no centro das atividades comerciais do Atlântico.

No final do século XVIII e início do século XIX, a produção e o comércio de farinha de mandioca eram as principais atividades praticadas no Recôncavo da Guanabara. Em quase todas as propriedades agrícolas das freguesias do recôncavo praticava-se o processamento da farinha de mandioca. Em algumas propriedades isso se dava apenas para o consumo, mas em outras fazendas, havia grandes casas de farinha,

¹³ ABREU, *Geografia Histórica*, p. 31.

¹⁴ Luís Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 251.

¹⁵ Idem.

onde essa mercadoria era produzida com vista para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro e para o comércio nos mercados atlânticos.¹⁶

Rio de Janeiro e Benguela: histórias conectadas

O dia 3 de agosto de 1821 o periódico *Diário do Rio de Janeiro* anunciava diferentes produtos colocados a venda. É interessante que em uma mesma página, o senhor Tomás Pereira de Castro Viana, “faz público sua casa de negócios”, situada na Rua Direita, 98, oferecendo *fazendas de Benguela* e cabos de carro, tudo de excelente qualidade e oferecido a preços módicos. Na mesma página, é possível encontrar o anúncio de venda do Bergantim Saudade do Sul, que seria oferecido em praça e porta D’Alfândega, entre os dias 6 e 11. “O detalhe era que aquela embarcação era “forrada de cobre, própria para o tráfico de escravos”. Ainda havia anúncios para a venda de “arreios de carruagens feitos com metal da Índia”, de “celas inglesas que sirvam de montaria para senhores”, além de “caixas para tabaco manufaturadas em Lisboa”.¹⁷ A leitura desse periódico oitocentista também oferece uma série anúncios sobre a compra, a venda e o aluguel de escravos africanos. Por exemplo, mais ou menos um mês antes dos anúncios descritos acima, foi publicado que “quem pretendia comprar um preto remador de nação Benguela” deveria procurar Felizardo José da Malta na portaria da Controladoria da Marinha.¹⁸

As informações descritas acima nos colocam diante de uma perspectiva atlântica para a cidade do Rio de Janeiro. Desde o século XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se a principal cidade atlântica do Império Português. No início do século XIX essa posição se consolidou com a transferência da Corte Portuguesa, o que representou transformações na capital carioca em todas as suas dimensões. Entretanto, eu gostaria de chamar atenção para um “cosmopolitismo atlântico” das informações registradas no *Diário do Rio de Janeiro*. O Rio de Janeiro foi uma cidade escravista, mais do que isso, o Rio de Janeiro foi a principal porta de entrada de escravos africanos no Brasil durante os séculos XVIII e XIX, ocupando importante papel de distribuição de africanos para todo o centro-sul do Brasil. Entretanto, a dinâmica atlântica do Rio de Janeiro não se

¹⁶ Ver: Bezerra, Mosaicos da Escravidão...

¹⁷ Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 3 de agosto de 1821.

¹⁸ Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 6 de julho de 1821.

resumia ao comércio de escravos. Em um dia qualquer do ano de 1821, além de escravos, anunciava-se mercadorias de diferentes lugares do mundo atlântico ou de outros lugares diretamente ligados com ele. Assim, é possível perceber que o tráfico atlântico de escravos africanos era a pedra angular de um comércio que tinha muitas outras pequenas pedras necessárias para o seu pleno funcionamento.

As informações do *Diário do Rio de Janeiro* representam o que Sanjay Subrahmanyam chamou de uma perspectiva das “histórias conectadas”. Ao estudar a formação da época moderna, esse historiador comparou seis países distintos: Burma, Sião, Vietnã, França, Rússia e Japão, considerando paralelos entre as experiências e trajetórias desses países, considerando as relações entre o interior de cada país, levando-se em conta as tradições culturais e que contribuem para a formação das identidades específicas, e o litoral, que servem como lugar de “conexão” entre essas identidades com novos signos, contribuindo para uma constante transformação. Neste turno, essas idéias contribuem para uma reflexão teórica que se contrapõe ao modelo eurocêntrico da História, demonstrando a importância de cada cultura na formação da sociedade moderna, sobretudo porque nenhuma sociedade foi apenas influenciada, servindo como um poço para todas as tradições culturais européias que eram impostas ou incutidas quotidianamente. Além disso, através destas perspectivas é possível reinventar as interpretações geográficas globais, considerando as transformações que se davam através das suas histórias conectadas.¹⁹

Todas as histórias estão conectadas.²⁰ Já não é possível conceber qualquer construção historiográfica sem esta consideração. Modelos tradicionais, considerados paradigmas inexoráveis vêm sendo sistematicamente redefinidos através de estudos baseados em problematizações que, até recentemente, eram ignoradas por estudiosos das ciências humanas e sociais, como a História. Um exemplo desse rompimento é o trabalho de John Thornton para a história atlântica. O autor examina a participação de

¹⁹ Sanjay Subrahmanyam. “Connected Histories: notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”. In: *Modern Asian Studies*, Vol. 31, Nº 3, Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800. Cambridge University Press, Jul, 1997, p. 735-762.

²⁰ Silvia Lara propõe que as relações históricas mais complexas do período colonial sejam pensadas através das conexões entre as historiografias sobre o Antigo Regime na América Portuguesa e a escravidão no Brasil. Silvia Hunold Lara. “Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. In: Maria Fernanda Bicalho e Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. São Paulo: Alameda, 2005.

agentes sociais marginalizados na formação social, econômica e cultural do Atlântico, contribuindo para a revisão dos desequilíbrios historiográficos construídos através de abordagens que exacerbaram as perspectivas eurocêntricas para o Atlântico. Assim, é possível construir um novo lugar para os africanos na história da África e das Américas, dando a eles um papel de maior destaque do que usualmente lhes é destinado. Para Thornton os africanos tinham uma efetiva participação nas transformações que ocorriam na sociedade em que viviam, pois estavam conectados desde o seu interior até o litoral através das muitas possibilidades de interação que tinham acesso através do complexo atlântico.²¹

No dia 13 de outubro de 1811 o mestre Francisco José Martins desatracou o bergantim Mercúrio do porto do Rio de Janeiro em direção ao Sul de Angola, mais precisamente Benguela. Essa era uma prática cotidiana no porto carioca. Por ano, milhares de embarcações deixavam o litoral brasileiro em direção as costas africanas. Não seria nenhuma novidade afirmar que assim como os outros milhares de bergantins, galeras, barcas, entre outras, zarpavam para a África em busca de lucrativos negócios que envolviam o comércio transatlântico de escravos africanos. Também já não é mais novidade de que muitas mercadorias brasileiras encontravam certo sucesso na sua distribuição em diferentes mercados africanos. Esse era o caso da aguardente, também chamada de jeribita, e do tabaco. Como não podia ser diferente, o bergantim Mercúrio partia do Rio de Janeiro em direção a Benguela carregado de aguardente e fumo. Além dessas já exploradas mercadorias, naquele bergantim também havia grande quantidade de mantimentos.²² Em princípio, os mantimentos seriam para alimentar a tripulação daquela embarcação. Contudo, eu gostaria de debater sobre a importância dos mantimentos como mercadorias atlânticas, sobretudo a farinha de mandioca, largamente produzida no Brasil, particularmente no Recôncavo do Rio de Janeiro, e igualmente consumida na África Centro-Occidental desde o século XVII e que ganhou vulto durante os séculos subsequentes. Desta forma, penso que há uma negligência historiográfica no que se refere as relações que se travaram entre o continente africano e o Rio de Janeiro.

As conexões atlânticas entre o Rio de Janeiro e o sul de Angola, mais precisamente Benguela tem sido recorrentemente afirmada através dos diferentes

²¹ John Thornton. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

²² Biblioteca Nacional. *Gazeta do Rio de Janeiro*, n. 83, 16 de outubro de 1811.

estudos sobre o Tráfico Atlântico e a Diáspora Africana no Rio de Janeiro. Segundo Mary Karasch, Benguela era um dos outros principais portos de embarque de africanos para o Rio de Janeiro. Durante parte do século XIX, “os benguelas tinham inundado a cidade e se tornado uma de suas maiores nações. O nome vinha do porto de Benguela, centro de tráfico de escravos mais importante do Sul de Angola”.²³ Manolo Florentino atribuiu a África Central Atlântica como “a principal exportadora de homens para o Rio (o volume de negreiros provenientes desta região triplicou em termos absolutos depois de 1811)”.²⁴ Ao analisar as identidades africanas no Rio de Janeiro, durante o século XIX, Flávio Gomes incluiu os Benguelas entre os “grandes grupos de procedência”, incluindo esses africanos entre os mais numerosos da cidade e de seus arredores.²⁵ Em pesquisas mais recente sobre os barqueiros e os marinheiros empregados na Baía da Guanabara, embora fossem os cabindas considerados os melhores africanos para essas atividades, os benguelas eram os mais numerosos procedentes da Costa Centro Ocidental, perdendo apenas para os maçambiques, grupo que procedia da Costa Oriental.²⁶

Imagem 1 **Escravos procedentes de Benguela, 1835**

Fonte: Biblioteca Nacional. J. M. Rugendas, 1835.

O comandante do bergantim Mercúrio estava longe de ser original. As suas atividades já tinham uma longa tradição que conectavam o Rio de Janeiro e diferentes regiões da África, entre elas, Benguela. Entretanto, o anúncio de 1811, oferece uma informação que foi ignorada pela historiografia até então. Na arqueação do bergantim havia mantimentos, entre eles, a farinha de mandioca. Há recorrência em estudos sobre os africanos importados para o Rio de Janeiro. Conquanto, pouco se sabe que além de

²³ Mary Karash. *A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 57.

²⁴ Manolo Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 79.

²⁵ Flavio dos Santos Gomes; Juliana Barreto Faria; Carlos Eugênio L. Soares. *No Labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005, p. 35-49.

²⁶ Nielson Rosa Bezerra. *Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara, 1780-1840*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.

escravos, outras mercadorias eram trazidas da África para o Brasil. Da mesma sorte, ainda é necessário uma investigação mais sistemática sobre as mercadorias brasileiras que abasteciam os mercados africanos. Além das já conhecidas: tabaco, jeribita, etc. Eu gostaria de chamar a atenção para a farinha de mandioca, objetivo principal desse trabalho. Assim, intenciona-se oferecer um novo olhar para antigas questões sobre as conexões atlânticas entre o Rio de Janeiro e Benguela.

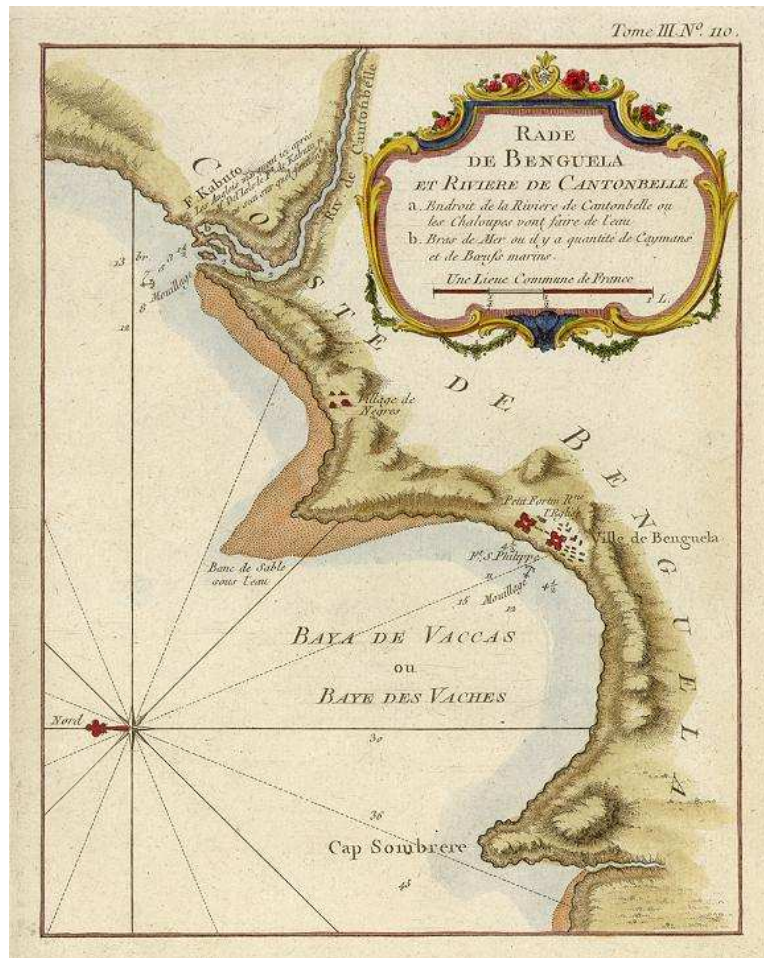
Benguela era um dos mais importantes portos transatlânticos. Fundada em 1617 entre os rios Katumbela e Kapondo, Benguela foi sempre parada das rotas portuguesas para reparo de embarcações e suprimentos, água em especial, mesmo antes de se tornar um importante porto exportador de escravos. Somente Ajudá (Ouidah), Luanda e Bonny superaram Benguela no computo geral da exportação de escravos para as Américas.²⁷ Mariana Cândido explorou os pontos de ligação entre o comércio escravo, o movimento das fronteiras e a formação da identidade em Benguela. Assim, procurou analisar os impactos do comércio atlântico de escravos na região, procurando perceber as estreitas relações que se davam entre os luso-africanos e os crioulos escravistas no processo de disponibilizar escravos para as demandas atlânticas, a reconfiguração social implicada por essas relações bem como os impactos do comércio atlântico de escravos na sociedade de Benguela. Mariana Cândido também acentua que as relações comerciais entre o litoral e o interior do sudeste de Angola, identificando o sal, a jeribita, os tecidos asiáticos, entre outras, como as mercadorias preferidas nos mercados africanos para a aquisição de escravos.²⁸

Mapa 2

Costa de Benguela, 1757

²⁷ Mariana Pinho Cândido. *Enslaving Frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850*. Toronto, Canadá: York University, 2006.

²⁸ Mariana Pinho Cândido. Op. Cit.



Fonte: Nicholas Bellin, 1757. Africa, Angola “Rade de Benguela et Rivière de Cantonbelle. Disponível em http://www.cpires.com/docs/benguela_vaccas.jpg

Benguela ganhou dimensões mais precisas dentro dos interesses do Império quando foi tornada referência para a ocupação portuguesa ao sul do rio Kwanza. Uma região de diferentes reinos que mantinham posturas antagônicas tornou-se um lugar de grande quantidade de escravos que passaram a ser adquiridos em feiras e repassados para comerciantes fluminenses. Não há dúvida que Benguela era uma das principais fontes de escravos encaminhados para o Brasil, sobretudo para o sudeste brasileiro. Segundo Joseph Miller, os brasileiros começaram a exportar escravos de Angola em grande escala a partir de 1710, quando ocorreu um aumento de dois mil escravos até 1730, chegando a um pico de oito ou nove mil por volta de 1784-1795.²⁹ A necessidade

²⁹ Joseph Miller. “A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 63. Segundo a historiadora angolana Rosa Cruz e Silva, “... conduziu

de escravos para serem empregados nos mais variados setores da economia brasileira, as correntes marítimas e proximidade geográfica com o porto carioca, a disponibilidade de escravos nas feiras e mercados ao sul do rio Kwanza e o interesse por determinadas mercadorias de origem fluminense, sem dúvida são razões que podem explicar uma relação tão estreita.

De acordo com Mariana Cândido, os comerciantes brasileiros dominaram o comércio de escravos e de outras mercadorias em Benguela. Muitas embarcações brasileiras tinham um lugar cotidiano no porto de Benguela, o que levou um fluxo intenso entre o Brasil e aquela região centro-africana. As mercadorias e os interesses de comerciantes brasileiros estimulavam os empreendimentos de sertanejos e pombeiros que organizavam caravanas em direção ao interior da África Central, onde muitos escravos eram adquiridos, entre outros lugares, nas feiras de onde vinha a maioria dos escravos vendidos em Benguela com destinos aos portos brasileiros.³⁰

Sobre o desenvolvimento do comércio em Angola – Luanda e Benguela –, Mariza de Carvalho Soares afirma que desde o período colonial, “a farinha de pau” do Brasil tinha uma comercialização cotidiana naqueles mercados. O comércio de farinha convivia com o comércio de cachaça, favorecendo uma complexa rede de serviços:

Assim é que a farinha – chamada “de pau” em Portugal e da “terra” no Brasil – é produzida nas capitânicas do norte e “também” no Rio de Janeiro, de onde vai para Angola, por “subido preço”. Portanto, já na segunda metade do século XVII, pelo menos um ano após a fundação de Benguela e, provavelmente antes disso, já existe um comércio regular de farinha entre o Rio e Angola. Assim sendo, Benguela cresce não apenas por conta do comércio de escravos em troca de cachaça do Brasil, mas também certamente da farinha que alimenta não só os escravos em sua longa jornada, mas sustenta o deslocamento de toda a rede de serviços envolvida no comércio de escravos.³¹

Benguela em direção aos portos brasileiros, milhares e milhares de homens, feitos embarcar para um novo mundo, para responder em primeira instância às solicitações de uma economia para a qual a mão de obra barata resgatada em África constituía a pedra basilar para o seu desenvolvimento.” Rosa Cruz e Silva. “Benguela e o Brasil no final do século XVIII: relações comerciais e políticas”. Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 127.

³⁰ Ver: Mariana Pinho Cândido. Op. Cit, p. 126-131.

³¹ SOARES, “O vinho e a farinha...”, p. 224.

Em 1812, Benguela tinha uma posição consolidada entre os portos de embarque de escravos para as Américas. Os marinheiros africanos em Benguela gozavam de boa reputação como “os trabalhadores com melhor experiência nas viagens que transportavam escravos pelo Atlântico”. Em 1777, o capitão Felix José da Costa recebeu instruções da Junta Real do Comércio para contratar homens de Benguela para o prosseguimento de sua viagem, inclusive para a serem empregados na função de enfermeiros também.³²

Desde o fim do século XVIII Benguela passava por uma séria crise de abastecimento de mantimentos. Essa situação levou as autoridades locais a apelarem às autoridades reinóis sobre a necessidade de garantir os mantimentos do Rio de Janeiro para abastecer aquela região.

“A falta de farinha de mandioca, feijão e milho nesta cidade é já considerável e vai aumentando por falta de embarcações do Rio de Janeiro e de chuva. Por sua misericórdia, nos queira socorrer”. Benguela, 16 de fevereiro de 1799. Ilmo Exmo Sr. Miguel Antonio de Melo, de Angola. Alexandre José Botelho de Vasconcellos (Governador de Benguela).³³

Há um princípio das relações econômicas nas informações apresentadas na documentação anterior. Na virada do século, em Benguela, havia uma grande demanda de uma específica mercadoria abundante no Rio de Janeiro: a farinha de mandioca. Em contrapartida, Benguela foi um grande fornecedor de escravos para o Rio de Janeiro. Assim, é possível sugerir que os mantimentos que faziam parte da arqueação do bergantim Mercúrio, em 1811, não eram apenas para a alimentação da tripulação. O texto da carta dos governantes de Benguela demonstra que o socorro não era por uma novidade, mas por mercadorias costumeiras e de uso cotidiano que lhes faltava, não sendo possível identificar o motivo.

Não por coincidência, em janeiro de 1800, Diogo Ignácio de Pina Manique, representante da Coroa Portuguesa, escreveu uma carta para Rodrigo de Souza Coutinho, pedindo-lhe o “incentivo da lavoura de mandioca para que se possa enviar

³² Mariana Pinho Cândido. “Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, 1760-1820.” *Slavery and Abolition*. Vol. 31, September 2010, pp. 395-409.

³³ Arquivo Nacional de Angola. Folio 77. Cod. 442. Benguela, 16 de fevereiro de 1799. Agradeço Mariana Cândido por essa referência.

para o reino alguma farinha”.³⁴ Em fevereiro do mesmo ano, Rodrigo de Souza Coutinho expediu aviso a Francisco da Cunha e Menezes mandando “auxiliar a cultura de mandioca e o fabrico de sua farinha, vulgarmente chamada de pau”.³⁵ Ao que parece, ao longo do século XIX, a farinha de mandioca foi um importante mantimento para o abastecimento do Rio de Janeiro e de exportação para as regiões atlânticas que se mantinha alguma conexão. Em 1864, foi elaborada uma planta detalhada para “a construção de um engenho central para a fabricação de açúcar e de farinha de mandioca na Fazenda Santa Cruz”.³⁶ Não seria demasiado lembrar que a Fazenda Santa Cruz foi fundada no século XVII. Desde aquela época, havia uma larga produção de farinha de mandioca produzida em seus quadros. Denise Vieira Demétrio demonstrou as íntimas relações dessa produção com o comércio atlântico de escravos que já havia no Rio de Janeiro desde a época seiscentista.³⁷

Ao longo do processo de colonização da cidade do Rio de Janeiro e seus arredores, a farinha de mandioca figurou como uma importante mercadoria de abastecimento interno. Ao que parece, essa é uma afirmativa que sustenta consenso entre os historiadores fluminense. Entretanto, é possível afirmar que a farinha de mandioca também atravessou o Atlântico, seja como principal fonte de alimento para as tripulações dos navios, seja para atender as necessidades de abastecimento de outras regiões do Império Português, como foi o caso de Benguela.

Benguela era uma das principais fornecedora de mão de obra escrava para o Rio de Janeiro. Entre as pequenas propriedades e as pequenas escravarias das freguesias do Recôncavo do Rio de Janeiro, predominavam-se os escravizados oriundos de Benguela. Essas pequenas propriedades e seus escravos produziam majoritariamente a farinha de mandioca entre outros mantimentos. Por outro lado, a colônia portuguesa do sul de Angola reclamava a intervenção lusitana para garantir o abastecimento de mantimentos que saíam do porto do Rio de Janeiro. Assim é possível relacionar a farinha de

³⁴ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. II-30, 34, 016, 003. Lisboa, 01 de janeiro de 1800.

³⁵ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 30, 104. Mafra, 07 de novembro de 1800.

³⁶ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-32, 13, 005. Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 1864.

³⁷ Denise Vieira Demétrio. Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara. Séculos XVII e XVIII. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2008.

mandioca do Recôncavo da Guanabara e o tráfico de escravos, considerando uma nova perspectiva para se pensar as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela.

O Recôncavo do Rio de Janeiro: lugar de produção da farinha de mandioca

A presença portuguesa nas freguesias do recôncavo da Guanabara data desde o fim do século XVI, quando o Império Português em parceria com a Igreja Católica promoveu a ocupação do entorno da baía, assegurando a soberania portuguesa no Rio de Janeiro. A ocupação se iniciou através da distribuição de sesmarias, da construção de capelas, criação de paróquias e freguesias, e da montagem de engenhos e fazendas, conjugando o poder eclesiástico e a exploração econômica. Analisando os relatos das visitas pastorais de Monsenhor Pizarro é possível encontrar informações por ele recolhidas no século XVIII sobre essas terras situadas nos arredores da baía nos séculos XVI e XVII. O autor fala da criação de diversas freguesias, como São João de Trairaponga (1647), Santo Antônio da Jacutinga (1657), Nossa Senhora da Piedade de Magé (1657), São Nicolau do Suruí (1683), Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim (1696), Nossa Senhora do Pilar (1717), Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba (1722), Nossa Senhora da Conceição de Marapicu (1737), Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu (1759).³⁸ As freguesias foram as primeiras instituições administrativas do Estado português através da reinvenção dos quadros da Igreja Católica. A necessidade de se ocupar o espaço, da extensão de um braço administrativo através do controle eclesiástico parece uma conjugação que permitiram os alicerces de uma ação colonizadora secular.

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

A fragmentação das imensas freguesias seiscentistas possibilitou uma relativa proximidade do colono com sua matriz, então projetava sua sombra sobre todos os aspectos da vida humana. A

³⁸ José de Souza A. Pizarro e Araújo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

presença ostensiva da Igreja e as relações de compadrio que se desenvolviam no seu interior e ao seu redor, contribuía para desenvolver no colono uma identidade regional.³⁹

Ao contrário desta perspectiva, reforço aqui os estreitos laços entre o recôncavo e a cidade seja através da presença da Igreja, seja pelos vínculos comerciais, ou pelo parentesco das famílias aí instaladas com outros ramos familiares residentes na cidade. O processo de colonização portuguesa no Recôncavo da Guanabara foi sustentado por uma articulação administrativa que se baseava no controle da população que se formava através da base religiosa. Os livros eclesiásticos eram a base documental para o controle da população através dos registros de batismos, casamentos, óbitos, testamentos entre outros. Além da burocracia religiosa que se confundia com a vida leiga, as missas também eram as principais referências culturais originadas da Europa que influenciava a vida cotidiana. As missas, procissões, funerais e outras cerimônias religiosas nem sempre foram apenas atos de devoção, mas também espaços para o exercício da sociabilidade. Também não se pode deixar de se considerar as irmandades religiosas onde homens livres e escravos se concentraram e se organizaram para diversos fins.⁴⁰ Portanto, a ocupação colonial portuguesa era legitimada pela Igreja Católica e as freguesias guardavam uma importante representatividade entre os colonos europeus, nativos e escravos africanos.

Essa ocupação colonial também obedeceu à disposição natural da hidrografia da região, cujas cheias caracterizavam os constantes alagadiços e brejos que precisavam ser vencidos pelos primeiros agentes da colonização portuguesa na região. Desta forma, as vias fluviais eram importantes referências para os centros de ocupação colonial, marcada por uma economia ruralizada e pela administração eclesiástica através da formação de freguesias. Os rios também compensavam a capacidade reduzida da produtividade agrícola, por conta das terras alagadiças, através da facilidade do escoamento das mercadorias pelos portos fluviais que foram estabelecidos. Durante este

³⁹ Leonardo Aguiar Rocha Pinto. *Fregueses e Freguesias: ação do Estado Português ao longo das vias de comunicação entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Stampa, 2007, pp. 11-12.

⁴⁰ Sobre o tema ver João José Reis. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

período, os rios Iguçu, Sarapuí, Pilar, Inhomirim, Suruí, Saracuruna, entre outros, além de vias de transporte, também foram os marcos naturais para a delimitação das propriedades e freguesias fundadas na região. Segundo as memórias do Monsenhor Pizarro, ao longo dos rios que cortavam as freguesias de Iguçu, Inhomirim, Jacutinga, Marapicu, Meriti e Pilar, totalizavam 37 portos fluviais, indicando a importância da conjugação entre o escoamento da produção agrícola e a circulação de pessoas.⁴¹ Assim, pode-se perceber a função estratégica que a eles foi emprestada, pois eram vitais do ponto de vista econômico, para o escoamento de mercadorias, bem como do ponto de vista social, pois através deles circulavam pessoas, informações, tradições culturais, expressões artísticas, etc. Estas perspectivas remetem às reflexões de Joseph Miller que afirmou que a travessia do Atlântico não era apenas de mão-de-obra, mas que o tráfico de escravos também propiciava o deslocamento de tradições culturais, hábitos e costumes que foram ressignificados na América.⁴²

⁴¹ José de Souza A. Pizarro e Araújo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

⁴² Ver: J.C. Miller. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Engolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

200 escravos do Morgadio dos Ramos, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Marapicu.⁴³

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

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

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

O quadro 1 revela que no final do século XVIII predominava a produção de alimentos no Recôncavo do Rio de Janeiro. Enquanto o relatório pesquisado registrava uma tímida produção de açúcar (464 caixas) e aguardente (257 pipas), havia uma produção anual de 69.785 sacos de mantimentos, destacando que dessa produção 65.8% era de farinha de mandioca. Entre esses alimentos, ainda é preciso destacar que a farinha de mandioca, assim como o açúcar, era um produto resultado de um processamento realizado em engenhos. Desta forma, é possível afirmar que nesse período o Recôncavo da Guanabara era sustentado pela produção de alimentos, sobretudo a farinha de mandioca que assegurava a inserção da região nos quadros da economia atlântica através de uma conjugação com o tráfico africano de escravos.

⁴³ Ver: Relatório do Marquês do Lavradio ao Vice-rei Luís de Vasconcelos (1769-1779). *Revista do IHGB*. Tomo 76, 1913, p. 327-328.

No dia 7 de março de 1797, na Freguesia de Nossa Senhora de Iguaçu, Gracia Maria, preta forra, natural da Guiné e viúva de Manoel Torres, foi sepultada em uma cova do cemitério da Confraria de Nossa Senhora do Rosário, onde era irmã. Ela foi amortalhada com o hábito de Santo Antônio, de acordo com o seu desejo expresso no testamento. Naquele documento a falecida demonstrava suas preocupações com a sua vida após a morte, tanto nas diferentes missas encomendadas para o bem estar de sua alma, quanto na sua reputação e na memória que as pessoas de sua comunidade teriam sobre ela. Por exemplo, afirmava estar em dia com as anuidades que deveriam ser pagas a Irmandade e que por isso, desejava ser acompanhada por seus irmãos até a finalização de seu sepultamento.

Entre os bens da africana forra, estavam dois escravos: Antônio Angola e Lucrécia Angola. Além disso, ela também registrava “uma casa de farinha com todos os seus pertences, como um tacho velho, um caixão para farinha, duas caixas, quatro enxadas, dois machados, meio alqueire e quarta (?), umas taboas de caixeta, uma espingarda, um facão, um eixo (?), um banco, e as mandiocas, e as roças que se acharem pode desfrutar por minha morte”. Prosseguindo no testamento, a vontade da falecida era que tudo fosse vendido para que tivesse recursos para que suas vontades fossem cumpridas. Entretanto, na mesma parte do testamento, definia-se que a escrava Lucrécia e o escravo Antonio continuariam trabalhando no sítio de sua propriedade sob a autoridade do testamenteiro. Eles poderiam desfrutar de tudo que eles conseguissem produzir ao longo de um ano. No final daquele período, Antônio Angola deveria ser vendido para a pessoa que melhor pagasse por ele, desde que estivesse a contento do próprio escravo. No caso de Lucrécia, a falecida senhora determinava que ela trabalhasse mais um ano e meio no sítio, de forma que ela pudesse acumular trinta e oito mil quatrocentos réis, que deveria ser entregue ao testamenteiro em troca da carta de liberdade. Essas condições eram justificadas pelos bons serviços que Lucrécia oferecia para Gracia Maria quando esta ainda era viva. Após diferentes outras recomendações, entre elas o pagamento e o recebimento de dívidas sempre com pretos forros (o documento indica uma extensa rede de sociabilidade e negócios que será tratada em outra oportunidade), a falecida declarou que após o ano de trabalho de Antônio e Lucrécia, o sítio e a casa de farinha deveriam ser entregues para o preto forro João Gomes da Conceição, seu antigo escravo, morador da cidade do Rio de Janeiro. Além

disso, o testamento se encerra com a partilha dos objetos pessoais da falecida, como brincos de ouro, saias, etc.⁴⁴

O testamento da africana forra Gracia Maria revela uma série de questões que precisam ser consideradas antes de prosseguirmos. Ela declara-se procedente da Guiné, região complexa para o entendimento até o século XVIII, uma vez que muitos dos africanos que trabalhavam no Rio de Janeiro eram identificados dessa forma. O problema é que a Guiné representava um conjunto de portos, etnias e localidades que se abrigavam em um mesmo grupo identitário. Para Mariza Soares, essa identificação estava relacionada aos escravos procedentes da Costa da Mina através da referência do Castelo de São Jorge da Mina, construído em 1486.

Com a construção do castelo, que encanta a todos que o vêem a Costa da Mina consolida uma identidade própria dentro do complicado complexo de portos, grupos étnicos, contratos e rotas marítimas que, já então, compõem a Guiné.⁴⁵

No mesmo trabalho de Mariza Soares é possível encontrar a importância das Irmandades como espaço de identidade e de sociabilidade para os africanos procedentes da Costa da Mina. Embora aqui se tratar da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, em detrimento de São Elesbão e Santa Efigênia, analisada por Soares, o fato é que a negra forra demonstra as mesmas preocupações daqueles africanos libertos que tinham nas confrarias uma garantia dos cuidados com uma vida após a morte. Neste caso, também se justificava pelo fato de que Gracia Maria já era viúva e não tinha nenhuma descendência ou parentesco consanguíneo. Assim, seus confrades do Rosário, de fato seriam sua rede identitária de primeira ordem. Sobre essas relações, Soares afirma:

Cada leitura me trazia novas questões e um incontrolável desejo de saber sobre aquele grupo de africanos, muito deles alforriados, todos convertidos ao catolicismo. E o mais intrigante, preocupados com sua salvação e a de seus parentes que permaneciam pagãos na África, a ponto de instituírem uma devoção às almas.⁴⁶

⁴⁴ Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu. Livro de Assentos de Óbitos e Testamentos de Livres. Número 11. Microfilme 1. Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu (1777-1798).

⁴⁵ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 47.

⁴⁶ Idem, p. 16.

Em vida Gracia Maria mantinha dois escravos que receberam destaque em seu testamento. Antônio Angola e Lucrecia Angola. Ela também tinha outros escravos, além de participar de uma rede de pessoas alforriadas, entre elas, alguns africanos a quem ela tinha alforriado. Entre os seus bens, a casa de farinha toda equipada, o sítio e as roças de mandioca ganham destaque, talvez por serem entre os bens declarados os que representavam uma atividade produtiva. Não se sabe quais foram as estratégias que levaram Gracia Maria obter sua alforria, já que ela se declara forra e viúva de uma pessoa que não recebe nenhuma classificação social. Contudo, é possível afirmar que Gracia Maria utilizou a produção e comércio de farinha de mandioca para manter e ampliar suas propriedades. Em seu testamento fica claro que ele contava com o sítio, as roças e a casa de farinha como principal atividade que sustentava o seu status de africana alforriada bem sucedida. Essa idéia fica ainda mais forte quando ela deixa o sítio, a casa de farinha e as roças para seus dois escravos, Antônio e Lucrecia, de forma que eles pudessem trabalhar ao longo de um ano após a sua morte. No caso de Lucrecia, suas intenções ficam ainda mais explícitas, uma vez que aquela escrava teria o direito de trabalhar mais um ano e meio na roça, com a finalidade de acumular dinheiro suficiente para custear sua alforria. Por último, os bens iriam definitivamente para João Gomes da Conceição, liberto que morava no Rio de Janeiro. Não sei quem era essa pessoa, além da informação que este era um ex-escravo de Gracia Maria. Essa é uma questão para outra ocasião.

No início desse texto utilizei as referências de Mariza Soares para afirmar que nas capitanias do norte e também no Rio de Janeiro, os donos de engenhos de açúcar eram “Senhores de Engenhos” enquanto os plantadores de mandioca eram donos de “Casas de Farinha”. Contudo, em trabalhos anteriores eu tenho apontado para um caráter de confluência da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, além de uma disposição identitária que envolvia indivíduos de diferentes regiões africanas que conviviam entre si. A maioria das propriedades do recôncavo fluminense era de pequeno e médio porte que contava com escravarias que tinham em média 30 escravos. Esse caráter propiciava uma relação de proximidade entre agentes de diferentes extratos sociais. Algumas vezes, essas proximidades se davam mesmo entre senhores e escravos.

Assim, um estudo sobre a escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro precisa considerar essas possibilidades.⁴⁷

A farinha de mandioca, desprestigiada pela historiografia e pela sociedade colonial, quando analisada no Recôncavo da Guanabara, essa cultura representava um fator de mobilidade social, com a ascensão da condição de escravo a condição de senhor. Sem falar que no caso da senhora analisada, era a mandioca plantada em seu sítio e a farinha processada em seu pequeno engenho que garantia uma relação de respeito e comodidade perante a irmandade em que estava filiada e outros setores da sociedade escravista em que vivia.

A produção de farinha de mandioca não era apenas uma prerrogativa de escravos libertos. Muitos senhores de Iguaçú mantinham redes de produção e comércio que girava em torno da farinha de mandioca. Este era o caso de Alberto da Pinheiro, cujo testamento foi registrado em sete de junho de 1779. Ele era natural do Porto, membro da Irmandade do Santíssimo Sacramento e foi sepultado com todos os sacramentos. Era casado com Ignácia da Costa, mas que havia falecido antes dele. Em seu testamento, o falecido senhor demonstra uma rede de compadrio ao deixar “esmolas” para alguns afilhados e para a cunhada e comadre Joana de Brito, a quem deixou a “escrava negra Gracia”. Além disso, deixava mais dois outros escravos, David e João para a neta Izabel Felizarda. Também declarou que tinha outro escravo crioulo chamado de Alberto, a quem deixava forro. A sua preocupação com os escravos passava pelo ritual católico, já que deixara encomendadas doze missas pelas almas dos mesmos. Além disso, declarava ter terras com 187 braças e meia de testada. Também possuía 8 escravos de serviço e três pequenos e possuía roças de mandioca.⁴⁸

Há duas questões que eu gostaria de assinalar através do testamento do português Alberto da Costa Pinheiro. Em primeiro lugar, chama a atenção a “escrava negra chamada Gracia” que ele deixava para a sua cunhada e comadre. O documento

⁴⁷ Nielson Rosa Bezerra. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888*. Niterói: EdUFF, 2008. Nielson Rosa Bezerra. *Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010. Mariza de Carvalho Soares e Nielson Rosa Bezerra (Orgs.). *Escravidão Africana no Recôncavo da Guanabara, séculos XVII-XIX*. Niterói: EdUFF, 2011.

⁴⁸ Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu. Livro de Assentos de Óbitos e Testamentos de Livres. Número 11. Microfilme 1. Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu (1777-1798).

analisado anteriormente era o testamento de Gracia Maria da Conceição Magalhães lavrado em 1797. Por tratar-se uma homônima na mesma freguesia, com uma diferença de 18 anos. No caso de considerarmos que fosse a mesma pessoa (isso não é impossível) pode-se perceber que os escravos conseguiam negociar alforrias através de atividades que já praticavam com os seus antigos senhores, uma vez que no testamento do referido português há o registro de terras e roças de mandioca. Além disso, mesmo sendo poucos escravos, o senhor teve o cuidado de encomendar missas por suas almas, o que poderia significar muitas interpretações. Entretanto, eu gostaria insistir que em pequenas escravarias as relações humanas entre senhores e escravos se davam assimetricamente, sobretudo em uma sociedade que se caracterizava por uma forte confluência entre diferentes mundos do regime escravista.

José Pereira Pinto teve o seu testamento registrado em 9 de dezembro de 1787, também na freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçú. Como homem livre, o mesmo foi sepultado com todos os sacramentos, encomendou diversas missas de corpo presente e para as almas que estavam no purgatório. Ele também tinha uma rede de compadrio, demonstrada através das esmolas que deixara para seus afilhados. Entretanto, o seu testamento se destaca por dois gestos que envolvia a relação farinha e escravidão que estamos tratando nesse trabalho. Em primeiro lugar, ele deixava “todos os seus trastes de porta dentro, armário de madeira e roupas de uso pessoal para os escravos”. Em seguida, ele deixava “para os escravos toda a casa de farinha e seus pertences, inclusive toda ferramenta do serviço”.

Como no caso anterior, o último documento demonstra assimetria nas relações entre os senhores e os escravos africanos, sobretudo quando se tratava da produção da farinha de mandioca. Talvez esse gesto possa ser explicado pela ausência de prestígio social que implicava sobre os “senhores de casa de farinha” em relação aos poderosos “senhores de engenho”, que tinham reconhecimento público desde o período colonial. Após a morte, é possível que a produção de farinha fosse encarada como serviço de escravos, ou mesmo propriedade digna de escravos libertos. Essas são questões que não podem ser completamente respondidas. Contudo, é bem claro que a farinha de mandioca era uma das principais atividades econômicas do Recôncavo do Rio de Janeiro. Apesar da ausência de qualquer signo de prestígio social, essa atividade

assegurava o sustento e a ampliação dos negócios senhoriais e muitas alforrias de africanos escravizados.

De acordo com a obra clássica de Stuart Schwartz no recôncavo baiano predominava a produção de alimentos, mas também de açúcar, fumo e couro, encaminhados para a exportação através do porto de Salvador. Naquele recôncavo havia uma hierarquia das culturas. As melhores terras eram reservadas para o plantio da cana-de-açúcar e do fumo. As terras mais ao sul do recôncavo baiano eram reservadas para uma agricultura de subsistência.⁴⁹ A questão apresentada anteriormente pode ser examinada através de uma perspectiva das taxas de crescimento da importância da produção açucareira naquele lugar, como podem ser percebidas nas próprias palavras do autor:

Foi a produção de açúcar que deu à Bahia, e especialmente ao Recôncavo, sua razão de ser e que criou sua sociedade característica. Com início modesto no século XVI, a Bahia veio a tornar-se a Segunda região açucareira do Brasil, suplantada apenas por Pernambuco; após o eclipse da liderança desta capitania após a invasão holandesa (1630-54), a Bahia manteve a primazia durante a maior parte do século XVIII (...). Nos cem anos decorridos entre 1670 e 1770, o Recôncavo em geral possuía entre 130 e 150 engenhos, com uma produção total entre 350 e 500 mil arrobas (5 mil e 7300 toneladas).⁵⁰

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

⁴⁹ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

⁵⁰ Idem, p. 89.

produzido ficava bem abaixo da produção de alimentos, com destaque para a farinha de mandioca.

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

Apesar de passarem adiante seus engenhos essas famílias continuavam na região batizando e casando seus escravos, como já demonstrado. Caberia então perguntar o que os mantinha ali? Volto a chamar a atenção para o que foi discutido no início deste capítulo, ou seja, a produção de alimentos e os circuitos da farinha na capitania do Rio de Janeiro. Não é demais lembrar que no Relatório do Marquês do Lavradio é pujante a capacidade da freguesia de Jacutinga, no final do século XVIII, para a produção desses produtos, o que também já demosramos. De fato essa capacidade provavelmente venha desde o século XVII, já que o açúcar não parece se o seu forte, ou melhor, o principal produto.⁵¹

Ao longo do processo de colonização as freguesias do recôncavo fluminense se estabeleceram como importantes produtoras de alimentos. Não se pretende ignorar a produção de açúcar e de aguardente, mercadorias consagradas pela historiografia tradicional como produtos de exportação, fonte da riqueza colonial. Entretanto, sabe-se que a produção açucareira que representou um diferencial na economia colonial e sua relação com a metrópole portuguesa localizava-se no nordeste brasileiro. Mesmo a produção fluminense de açúcar e aguardente, utilizada no comércio de escravos através do Atlântico Sul tinha sua origem em outras partes da capitania do Rio de Janeiro, como Campos e Paraty, e não no recôncavo. Assim, como mostra o Quadro 1, a produção açucareira era pequena quando comparada à produção de alimentos. Particularmente a

⁵¹ Denise Vieira Demétrio. Famílias escravas no Recôncavo da Guanabara: séculos XVII e XVIII. Dissertação de Mestrado em História. Niterói, UFF, 2008, p. 74-75.

farinha, era um produto cuja quantidade inferida permitia a subsistência, o tal “abastecimento regional”, a utilização como alimento nos navios e embarcações empregadas no Atlântico, bem como mercadorias de troca nos complexos comerciais difundidos ao longo de toda a costa africana.⁵² Desta forma, é possível sugerir um lugar no tabuleiro da economia colonial, considerando as dinâmicas externas e a lógica interna do Recôncavo do Rio de Janeiro.

Tal perspectiva questiona a idéia de que o recôncavo fluminense ocupava um espaço secundário na vida da capitania e que sua escravaria era pequena, sem importância, não justificando uma investigação mais detida. Na contramão dessa abordagem acredito que os escravos empregados para além das atividades de exportação tomaram importância no conjunto das atividades e merecem uma atenção mais detida da historiografia tanto do ponto de vista da história econômica quanto da história social e da cultura. Além disso, a produção de alimentos sustentava a lógica interna da economia colonial. A produção e o comércio da farinha desempenharam um papel central nas atividades do recôncavo. Em outra ocasião foi analisado 45 inventários de proprietários de escravos que viviam e tinham negócios no recôncavo e na cidade do Rio de Janeiro. Ao examinar essa documentação, foi possível identificar que 73% das propriedades das freguesias que situadas no entorno da Baía de Guanabara tinham produção sistemática de farinha em proporções que ultrapassam em muito os níveis do consumo familiar.⁵³

Ainda é importante destacar que toda a produção agrícola do Recôncavo da Guanabara conheceu um sistema de escoamento que passava pelos rios e pelos caminhos que cortavam a região, conectando o litoral e o interior do Rio de Janeiro. Os rios Iguaçu, Sarapuí, Magé, Pilar, Iriri, Suruí, entre outros, serviram como canais de escoamento da produção do recôncavo e a cidade do Rio de Janeiro. Essa questão pode

⁵² Sobre a produção e consumo da farinha no século XVII ver Mariza de Carvalho Soares, “O vinho e a farinha, ‘zonas de sombra’ na economia atlântica no século XVII.” In Fernando de Sousa (Coord.) *A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Lisboa, CEPESE/Afrontamento, 2008. pp. 215-232 e da mesma autora Mariza de Carvalho Soares, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

⁵³ Bezerra, *Mosaicos da Escravidão...*

ser percebida através do relato das informações colhidas em um processo cível como descrevo a seguir.

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

Imagem 2

Rio e Porto Suruí, século XIX



Fonte: Hildebrando de Araújo Góes. Relatório da Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, 1934.

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

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

Em uma espécie de réplica, o Capitão José Vaz reafirmava suas reclamações e engrossava ainda mais as suas acusações contra a vizinhança, sobretudo, contra Francisco Barros. Segundo ele, havia um problema de utilização de um “caminho particular” que saía dos fundos de sua casa de vivenda, onde eram preparados muitos produtos de sua fazenda, por onde ficavam os escravos empregados na lavoura e onde podia ser devassada a numerosa família que tinha. Desta forma, mandou seus escravos causarem um prejuízo “naquele pardo forro” mediante sua recusa de pagar a “taxação” que tinha direito de cobrar-lhe. Entretanto, o mesmo não lhe pagou, embarcou suas mercadorias para o Rio de Janeiro e ainda instruiu um requerimento cheio de falsas acusações. Ainda, ao contrário de seu vizinho, afirmava que aquele era um “caminho particular” há vários anos, havendo a possibilidade do pagamento das taxas. De acordo com suas palavras, ainda havia a escolha do uso do outro caminho que não oferecia nenhuma dificuldade, pois todos os demais moradores da vizinhança o faziam sem nenhum problema. Também afirmava que no caso das acusações de Francisco Barros, ele não havia cometido “nenhuma violência” ou “despotismo algum”, pois só mandou carregar os mantimentos para “caminho público” deixando tudo mais perto do porto de embarque e de forma cuidadosa, como presenciaram diversas testemunhas.

Ao que parece a defesa que representava o pardo Francisco de Barros utilizou o artifício jurídico de realizar vários recursos, prolongando o processo pelo maior tempo possível. Os diversos recursos tinham um texto sempre muito parecido, tendo como argumento principal que o uso daquele caminho era de um “tempo imemorial”. Aparentemente, a estratégia jurídica propiciou algumas vantagens práticas, pois diante dos argumentos do Capitão Vaz o seu “caminho particular” continuava sendo violado. Embora o processo não apresente um desfecho, o último recurso registra a data de 5 de dezembro de 1811, o que demonstra que se arrastou ao longo de um ano inteiro.⁵⁴

A farinha de mandioca sob o olhar estrangeiro

O escoamento dos alimentos do interior para a cidade do Rio de Janeiro também foi registrados pelos viajantes estrangeiros que estiveram no recôncavo fluminense

⁵⁴ Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de Fora. Processo 1824. Caixa 585. Bento Cabral, 1811.

durante o século XIX. Sobre a viagem entre o recôncavo e a cidade, o viajante inglês George Gardner destacou o seguinte:

O barco eu que viajamos é de um tipo muito comum no porto e muito utilizado para transportar mercadorias ao fundo da baía e trazer, de lá para o Rio, produtos do interior. Também é utilizada em viagens de passeio dois freqüentadores das ilhas e praias da baía. Chamava-se falua e tem tripulação de seis remadores e um timoneiro intitulado patrão. Este, que quase sempre é o dono e em geral de origem portuguesa. Nas faluas há dois mastros, cada um dos quais com uma grande vela; a popa é coberta e fechada por cortinas. Os negros que equipam estas embarcações são geralmente fortes e musculosos. Sentados num banco de través e com os pés apoiando em outro, levantam o tronco a cada golpe do remo, acompanhando o movimento com uma toada compassada e melancólica. As faluas alugam-se a preço de dezoito xelins, por um dia inteiro.⁵⁵

As palavras de George Gardner demonstram um aspecto cotidiano nas suas descrições. Contudo, o mais interessante nesse momento é perceber que os rios que nasciam na Serra do Mar conectavam-se com a cidade do Rio de Janeiro através da baía de Guanabara. Da mesma forma que os rios foram as principais vias de acesso ao “sertão” do Rio de Janeiro durante os séculos XVI e XVII, quando os portugueses iniciaram o processo de ocupação daquele território, nos séculos XVIII e XIX, eu percebo essas vias fluviais como os principais eixos de escoamento das mercadorias produzidas nas freguesias do recôncavo.

Nessa mesma época, outros viajantes europeus estiveram na região do fundo da Guanabara. Entre eles, Johann Moritz Rugendas. Suas descrições demonstram certo encantamento pela baía de Guanabara e os arredores da cidade do Rio de Janeiro. Em suas palavras e imagens encontra-se destaque para o Porto da Estrela, lugar de entroncamento entre o rio Inhomirim e o Caminho do Proença, lugar de entreposto das mercadorias que saíam e chegavam no fundo da Guanabara. Sobre o Porto da Estrela, Rugendas descreve:

Na vizinhança do Rio, a primeira aldeia de alguma importância é a do Porto da Estrela, à margem do Inhomirim, que se joga na baía do Rio. As mercadorias destinadas às províncias do interior (...) são primeiramente conduzidas, da mesma forma dos

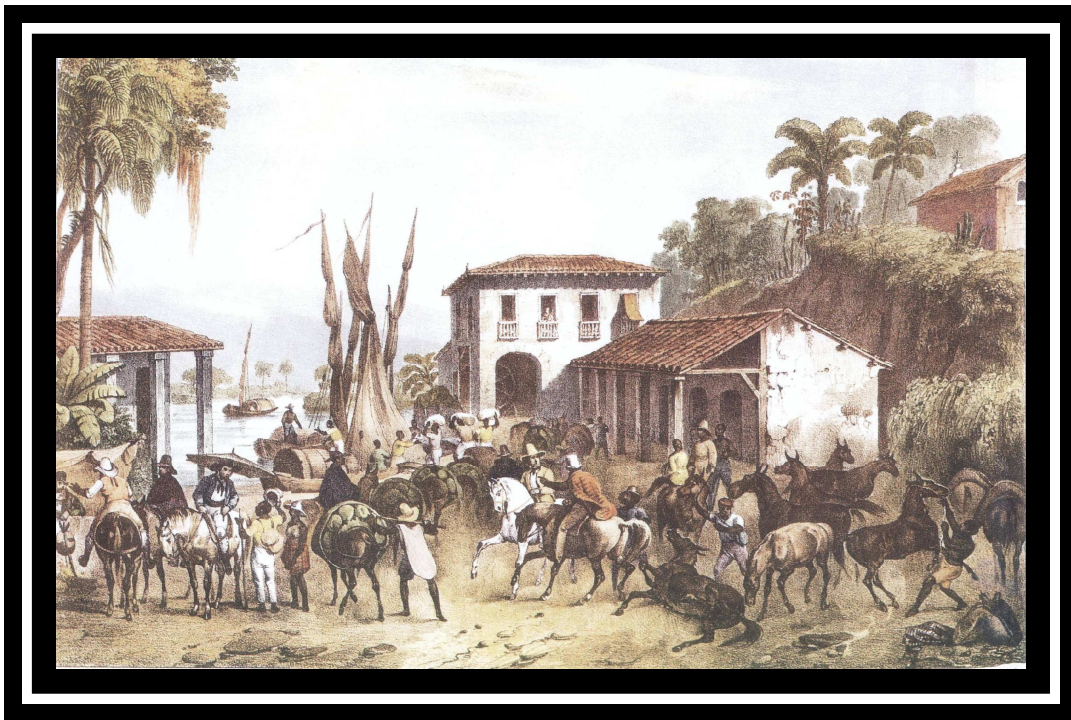
⁵⁵ George Gardiner. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 33-34.

viajantes, em pequenas embarcações, do Rio ao Porto da Estrela.
56

As contribuições de Rugendas não se deram apenas pela palavra escrita. Entre as suas pranchas, destaca-se a de número 13, onde se encontra uma bela representação do Porto da Estrela. Nessa pintura, o artista europeu destacou um porto com grande volume de pessoas (viajantes, senhores, comerciantes, libertos e escravos), animais (cavalos e mulas) utilizados para as viagens que se estendiam até o interior, embarcações, cuja função era conectar o fundo da baía com a cidade através do Inhomirim e da Guanabara.

Imagem 3

Porto Estrela, século XIX



Fonte: Biblioteca Nacional. J. M. Rugendas, 1835.

Eu gostaria de chamar atenção para uma cena em segundo plano na imagem. Há uma descrição de 8 escravos barqueiros e estivadores fazendo o carregamento de uma embarcação. Esses barcos estão sendo carregados com mercadorias depositadas em sacas. No quadro 1, quando recorremos a estatística do Marquês do Lavradio, havia uma sinalização para uma predominância da produção de alimentos, com destaque para

56

Johann Moritz Rugendas. *Viagem Pitoresca do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998, p. 31.

a farinha de mandioca. Nessa mesma estatística, destaca-se que o açúcar era medido e, portanto transportado em caixas, da mesma sorte, a aguardente era depositada em pipas. Assim é possível inferir que as mercadorias destacadas por Rugendas eram alimentos, provavelmente a farinha de mandioca que, produzida no Recôncavo da Guanabara, encontrava lugar para abastecer a cidade do Rio de Janeiro e, muitas vezes, era levada pra ser comercializada em mercados como Luanda e Benguela, cidades de Angola.

Rugendas ainda contribui com uma visão panorâmica do processo de utilização dos rios do fundo da Guanabara com uma ilustração do Rio Inhomirim, demonstrando que a sua navegação não se limitava até o Porto da Estrela, cujo uso também se dava para realizar a conexão com outras regiões banhadas por aquela via fluvial.

Imagem 4
Rio Inhomirim, século XIX



Fonte: Biblioteca Nacional. J. M. Rugendas, 1835.

Muitos viajantes durante o século XIX evidenciaram o cotidiano da produção e exportação da farinha de mandioca nas pequenas propriedades entre a Baía de Guanabara e a Serra do Mar. Não é possível afirmar que esses viajantes tinham algum conhecimento sobre a farinha de mandioca. Contudo, a maioria deles não realizou

apenas uma viagem e nem tiveram o Recôncavo do Rio de Janeiro como seu principal destino. Desta forma, é possível imaginar que a farinha de mandioca descrita, comentada ou apenas citada por esses visitantes estrangeiros já poderia ter alguma familiaridade com os seus costumes, já que alguns conheciam outras regiões do Império Português ou do Brasil.

Auguste de Saint-Hilaire retornando de sua viagem ao interior do Brasil, no caminho para o Rio de Janeiro, observou que:

Nos lugares secos o solo apresenta uma mistura de areia fina e de terra parda onde a mandioca desenvolve-se bem, enquanto a lugares mais úmidos produzem arroz em abundância. (...) Algumas caravanas que vêm de Minas Gerais pára no Pilar, aí deixando algum dinheiro. A região vizinha produz açúcar, legumes, arroz e farinha de mandioca, produtos esses que são exportados para o Rio de Janeiro através de pequenos rios da Mantiqueira, Bananal, Saracuruna e Pilar.⁵⁷

De acordo com o registro de Saint-Hilaire, não era apenas o açúcar que era escoado para a cidade do Rio de Janeiro. Outras mercadorias agrícolas, entre elas a farinha de mandioca, eram cotidianamente enviadas para a Corte para o seu uso e o seu abastecimento. Retomando os dados do quadro 1, era a farinha de mandioca a principal mercadoria produzida naquela região. Assim, é possível constatar que era essa a mercadoria que protagonizava as relações comerciais entre a cidade do Rio de Janeiro e o seu recôncavo. O viajante francês ainda nos empresta informações preciosas sobre a forma de escoamento dessas mercadorias quando afirma que “o pequeno rio Pilar aí serpenteia e, como é navegável às canoas, é muito útil para os agricultores no transporte de seus produtos”.⁵⁸

George Gardner também fez uma viagem ao interior do Brasil. Assim como Saint-Hilaire, ele viajou de volta para o Rio de Janeiro através dos caminhos e estradas que atravessavam o Recôncavo da Guanabara. Mais uma vez a produção de farinha de mandioca foi notada e registrada, nos oferecendo fundamentos para afirmar que era

⁵⁷ Auguste de Saint-Hilaire. *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974, p. 125.

⁵⁸ Auguste de Saint-Hilaire. *Viagem pelo...*, p. 125.

aquela a principal região produtora desse gênero alimentício no âmbito da província fluminense.

A estrada que desce da Serra em ziguezague tem cerca de uma légua de extensão, é bem construída, bem calçada com grandes blocos de pedra e está excelentemente conservada. Mas como era um tanto escarpada em alguns lugares preferi descê-la a pé e não a cavalo. Um pouco além do pé da Serra passamos por Mandioca, propriedade que outrora pertenceu a Langsdorff, falecido cônsul da Rússia no Brasil.⁵⁹

Imagem 5

Fazenda da Mandioca, 1835



Fonte: Biblioteca Nacional. J. M. Rugendas, 1835.

A famosa Fazenda da Mandioca não era a única que produzia o gênero naquela região. Em 1811, a Gazeta do Rio de Janeiro mantinha em suas páginas um anúncio de

⁵⁹ George Gardner. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 235-236.

venda de uma fazenda similar localizada não muito distante da localização descrita por George Gardner.

Quem quiser comprar uma fazenda sito junto a serra, légua e meia distante, perto do Porto da Estrela, pertencente a Antônio José Rodrigues da Fonseca, de 1350 braças de testada, uma légua de fundo, com muitas cachoeiras, uma boa casa de vivenda, *um engenho de serrar madeira e outro de farinha de mandioca*, ambos de água, casa de ferraria, plantações e escravatura: procure a seu genro, assistente a Rua dos Ourives, 24.⁶⁰

As plantações de mandioca eram bem comuns no Recôncavo da Guanabara. Comum também era a presença de engenhos e engenhocas voltadas para o fabrico da farinha, mercadoria que foi a base da alimentação dos diferentes segmentos sociais na época da colonização e no século XIX. Era a produção de farinha de mandioca que garantia sustentabilidade econômica para os senhores de pequenas e médias propriedades do Recôncavo do Rio de Janeiro. Essa sustentabilidade significava, inclusive, a possibilidade de participação nas atividades voltadas para a aquisição de mão de obra escrava.

Ao prosseguir viagem, George Gardner continuou identificando e registrando plantações de mandioca que havia pelo caminho. Segundo ele, após 15 léguas de caminhada, já na freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Magé, “a estrada continua plana, mas contornando muitas colinas pequenas cujas encostas se cobriam com plantações de mandioca.”⁶¹

As descrições de Gardner mais uma vez podem ser corroboradas pelos anúncios da Gazeta do Rio de Janeiro. Por alguma razão o mercado imobiliário no fundo da Guanabara estava em plena dinâmica nesse momento. No mesmo dia da citação anterior, outra fazenda também estava à venda. Entretanto, nesse caso, situada nas proximidades do caminho feito pelo viajante inglês.

Acha-se para vender na Rua Direita, 37; uma fazenda em Magé que consta mandioca, árvores de fruto e um grande mato com excelentes madeiras.⁶²

⁶⁰ Biblioteca Nacional. Gazeta do Rio de Janeiro, 20 de março de 1811.

⁶¹ Gardner. *Viagem ao interior...*, p. 34.

⁶² Biblioteca Nacional. Gazeta do Rio de Janeiro, 20 de março de 1811.

As informações identificadas e descritas colocam o Recôncavo do Rio de Janeiro no centro da produção de farinha de mandioca. A quantidade expressiva de escravos africanos procedentes de Benguela demonstra que essa era uma região conectada com o mundo atlântico. Assim, é possível perceber que as histórias de freguesias na periferia do Rio de Janeiro tinham relações diretas ou indiretas com os mercados africanos, uma vez que trabalhadores africanos eram adquiridos para serem empregados na produção das mercadorias que eram utilizadas para o abastecimento de diferentes regiões, entre elas, Benguela, ao sul de Angola.

Na imagem a seguir o artista não identifica a sua localização. Talvez por ter visto essa cena cotidianamente pelo interior por onde visitou. Contudo, mesmo que não possamos afirmar categoricamente que a inspiração da prancha número 7 tenha sido em umas das muitas casas de farinha que existia nas freguesias do Recôncavo, é possível deduzir que Rugendas tenha assistido aquela cena por ocasião de sua passagem pelo fundo da Guanabara. Entretanto, eu ainda gostaria de insistir na localização daquela casa de farinha. Há uma numeração nas pranchas de Rugendas. Não estou dizendo sobre a ordem que os editores organizaram o livro, mas a numeração escrita pelo próprio autor no canto superior direito de cada prancha. Por exemplo, a prancha do Porto Estrela recebe o número 13, o Rio Inhomirim recebe o número 2, a Fazenda da Mandioca, recebe o número 14 e a Serra dos órgãos recebe o número 15. Mesmo havendo certa distorção da numeração com que trabalho, é possível inferir que possivelmente, a prancha de número 7 tenha sido pintada entre aquelas que recebem os números 3 e a sequência 13, 14 e 15. Considerando que o artista pintava as paisagens ao longo do caminho percorrido, é possível sugerir que a casa de farinha tenha sido pintada nos arredores do Rio Inhomirim e do Porto Estrela. Contudo, o silêncio do artista nos permite apenas uma suposição.

Imagem 6

Casa de Farinha de Mandioca



Fonte: Biblioteca Nacional. J. M. Rugendas, 1835.

A imagem de Rugendas, em certa medida, corrobora com o padrão da escravaria do Recôncavo da Guanabara. Em primeira instância, seria interessante assinalar a presença de um feitor e mais 10 escravos, pessoas suficientes para desempenhar o processamento da farinha de mandioca. Entre os 10 trabalhadores escravizados, 6 eram mulheres e 4 eram homens. A presença da criança no canto esquerdo da imagem há uma criança, o que sugere a formação de famílias entre as escravarias da região. Além disso, é possível perceber as fases do processamento da mandioca para a forma de farinha, que passava pelo descascar, moer, secar e torrar a farinha. É importante destacar que, até por ser a maioria, as mulheres estão presentes em todas as fases do processo. A presença masculina está reduzida a primeira etapa do trabalho.

A farinha de mandioca e outras histórias

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

consolidação do comércio atlântico em suas diferentes conexões, a farinha atravessou os mares e chegou aos mercados africanos.⁶³

Em 1766, o capitão mor de Sorocaba, no interior da província de São Paulo, escreveu carta ao governador Luís de Souza Botelho Mourão, comunicando “que já havia transmitido aos moradores a ordem para a produção de farinha remetendo a lista das pessoas empenhadas naquele serviço”. Tudo indica que havia algum interesse na concentração da produção de farinha, uma vez que “José de Almeida Leme no mesmo dia escreveu carta ao governador Botelho solicitando orientação para dar continuidade ou não a produção de farinha”. Os oficiais da vila de Conceição de Intanhanhem “também comunicaram remessa de carga de farinha”. Da mesma sorte, os oficiais da “Câmara de São Vicente também comunicaram o preço cobrado pela farinha produzida naquela jurisdição”.⁶⁴

Não foi possível saber o motivo específico que levou o governador Botelho a articular a concentração da farinha que era produzida no interior de São Paulo. Entretanto, as informações anteriores implicam em notar que a farinha de mandioca não era uma mercadoria qualquer, menosprezada pela economia, como o silêncio historiográfico sobre ela nos fez acreditar por um longo tempo. Não há dúvida que por todo o Brasil, desde os tempos coloniais, a farinha de mandioca foi uma mercadoria de grande produtividade, circulação e consumo. Sendo assim, novas pesquisas precisam ser realizadas para que se possa ter uma idéia das dimensões econômicas movimentadas pelos negócios protagonizados pela farinha de mandioca.

Uma análise mais detalhada do recôncavo baiano levou o historiador americano Bert J. Barickman a questionar a auto-suficiência as propriedades exportadoras de açúcar. Assim, a autonomia questionada foi desconstruída pela identificação de um comércio baseado na produção de farinha. Segundo o autor, seria necessário avançar um olhar historiográfico para além da agricultura de exportação, pois essa não seria a realidade de todo o Brasil rural, sem falar, de que as maiores cidades apresentavam uma vida social e econômica muito mais vigorosa que pressupunha uma historiografia

⁶³ Sobre a produção de farinha nos primeiros tempos da colonização ver Mariza de Carvalho Soares, “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post”. *Varia Historia*, vol. 25, n. 41, jan-jun 2009. pp. 61-83.

⁶⁴ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-30, 13, 020, 11. Sorocaba, 09 de dezembro de 1766.

anterior. Para isso, seus estudos se voltaram para uma história de agricultores escravistas que se adaptaram às condições locais, às exigências de lavouras específicas e aos mercados locais e externos, revelando a paisagem de um recôncavo rural com características complexas e variadas no que se refere a sua organização econômica e social. Para ampliar o conhecimento sobre o passado escravista colonial do Brasil, Barickman se debruçou sobre farta documentação original voltada para um estudo sobre a diversidade econômica do recôncavo baiano, de forma que tenha percebido a importância do comércio atlântico, onde se destacava a produção açucareira e a produção fumageira. Contudo, o mais importante foi ter a percepção da envergadura produção da farinha de mandioca no abastecimento de um comércio local e regional, pois tal mercadoria era a base da alimentação cotidiana da Bahia e seus arredores. Assim, a farinha de mandioca tinha um lugar de produção e de consumo no âmbito das fronteiras baianas.⁶⁵

No final do século XVIII, na vila de Jaguaripe, região do Recôncavo Baiano, também havia uma considerável preocupação com o controle da farinha de mandioca. João de Souza Eça, capitão mor daquela localidade, expediu diferentes ofícios ao governador da Bahia pedindo instruções sobre “os objetos relativos a farinha de mandioca e sobre a extração que fazem os lavradores da goma das farinhas de mandioca com total prejuízo”.⁶⁶ Após sete anos, já no ano de 1781, o capitão mor já não era mais o mesmo. Naquele momento respondia pelo cargo de capitão mor de Jaguaripe, Antônio José Calmon, entretanto, a preocupação era a mesma. Em 07 de maio daquele ano, houve a expedição de um ofício para o governador da província da Bahia procurando instruções sobre “o preço da mandioca”.⁶⁷

Segundo Barickman no recôncavo baiano a farinha era considerada uma produção irrelevante e periférica no que se refere ao mercado atlântico. No recôncavo do Rio de Janeiro não havia nenhum vestígio de produção fumageira, a produção de açúcar e de aguardente era insignificante, sendo a produção de mantimentos o fundamento econômico da região. Os mantimentos produzidos mostram uma grande

⁶⁵ B. J. Barickman. *Um contraponto baiano: açúcar, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

⁶⁶ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 28, 011. Jaguaripe, 22 de agosto de 1774.

⁶⁷ Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 27, 028. Jaguaripe, 07 de maio de 1781.

desproporção, entre os produtos consumidos localmente (arroz, feijão e milho) e a farinha. Os escravos africanos utilizados na produção de alimentos no recôncavo da Guanabara não poderiam ser adquiridos na troca de qualquer outra mercadoria, porque elas não existiam na região. Neste sentido, a farinha era o único produto oferecido pelo recôncavo ao mercado atlântico.

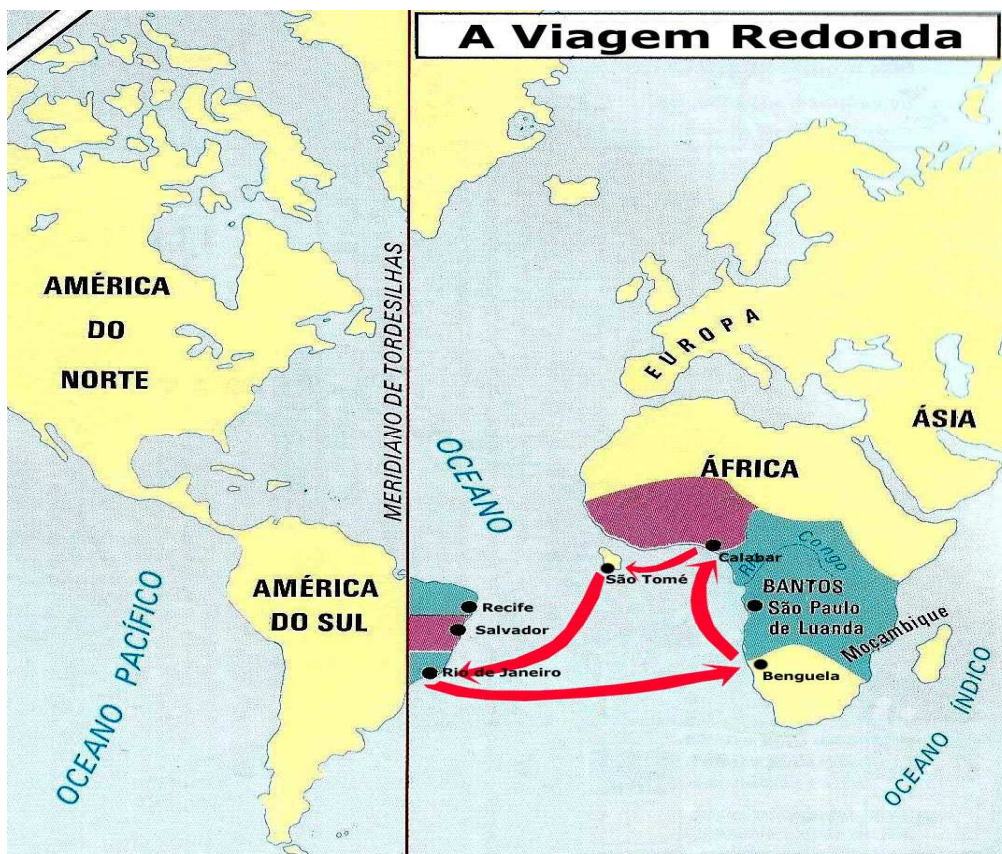
A farinha de mandioca nas rotas do Atlântico

Era o ano de 1807, o senhor José Reginaldo de Mello e Velho era um viúvo pai de quatro filhos, proprietário de “umas terras” localizadas na freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Magé, cuja sede era a vila de Magé, situada bem no chamado “fundo” da baía. Assim como a maioria dos produtores do recôncavo, Reginaldo de Mello e Velho produzia, entre outros mantimentos, farinha de mandioca. Naquele ano resolveu diversificar os seus negócios. Associou-se a Manoel Antônio Coelho, comerciante estabelecido na praça do Rio de Janeiro e mais dois sócios. O ousado negócio visava comercializar os mantimentos por ele produzidos junto com outras mercadorias fora da Baía da Guanabara, em alguns portos atlânticos. Essa foi uma história de família que envolveu o comerciante Manoel Antonio Coelho, sócio e companheiro de viagem, Reginaldo de Mello e Velho; o sargento e comerciante Manoel Lopes Ribeiro (sogro de Reginaldo) e seus três filhos, Manoel, Luíza e José.

Segundo a documentação investigada, havia um planejamento bem definido através do qual pretendiam realizar uma “viagem redonda” pela costa africana, onde venderiam suas mercadorias em troca de escravos. Embarcado no ano de 1808, a viagem correu bem até o trecho entre os portos de Calabar e Benguela quando o senhor Reginaldo de Mello e Velho veio subitamente a falecer. Sua tragédia pessoal não interrompeu a viagem e, muito menos, os negócios. De volta ao porto do Rio de Janeiro a escravaria adquirida foi entregue aos que a tinham encomendado e o pagamento recebido. Ao receber em nome dos netos a parte do falecido genro Manoel Lopes Ribeiro alegou prejuízo na partilha dos lucros e deu entrada em um processo judicial contra os sócios de Reginaldo de Mello e Velho, em favor de seus netos.

Mapa 4

A viagem redonda, século XIX



Fonte: Elaborado por Bezerra e Isnardo, 2010.

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

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

bergantim pudesse fazer para a Costa da África, Porto de Calabar (...).⁶⁸

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

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

“(...)José Reginaldo era o principal sócio que contribuiu para a contratação dos mantimentos que fora carregados pelo bergantim e a compra dos gêneros pelos comerciantes de Calabar”.⁶⁹

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

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

⁶⁸ Arquivo Nacional. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho. Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830, p. 14.

⁶⁹ Idem.

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

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

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

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

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

serem embarcados, fosse como suprimento das tropas que protagonizaram as “longas guerras brasílicas” em Angola.⁷⁰

Outro argumento que pode fundamentar a hipótese do Rio de Janeiro ter sido por muitos anos um centro de distribuição da farinha de mandioca produzida no Brasil para os mercados atlânticos decorre da informação de que os excedentes de farinha do mercado de Salvador eram encaminhados para o Rio de Janeiro. Segundo Barickman, na década de 1820 muitas embarcações oriundas das vilas produtoras de farinha no sul do recôncavo baiano eram enviadas para o Rio de Janeiro e Pernambuco.⁷¹ Certamente essas viagens já aconteciam antes e se multiplicaram com a chegada da corte ao Rio de Janeiro e o conseqüente aumento da população na cidade. Mas seria esse o único motivo dessa transferência de farinha da Bahia para o Rio de Janeiro? Na edição de 19 de janeiro de 1822 do jornal *Correio Carioca* registra uma grande quantidade de farinha entrando no porto do Rio de Janeiro proveniente de várias regiões do sul da província, como a Ilha Grande, termo de Angra dos Reis e outros carregamentos vindos de outras províncias, como Santa Catarina.⁷² A importância crescente do porto do Rio de Janeiro na rede comercial constituída em torno do Atlântico no âmbito do império português é analisada por João Fragoso:

Trata-se sim, de perceber o aumento da complexidade que a economia do Rio de Janeiro assume com o decorrer dos setecentos. Ela passa, lentamente, a ser ponto de encontro de diferentes rotas de comércio interno – leia-se dos diversos mercados regionais internos e das acumulações deles derivadas –, um ponto fundamental para o comércio externo e, em particular, um entreposto na redistribuição colonial de produtos vindos do reino e de outras partes do Império luso.⁷³

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

⁷⁰ Luís Felipe de Alencastro. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 251-256.

⁷¹ B. J. Barickman. Op. Cit., p. 137.

⁷² Biblioteca Nacional. *Jornal Correio Carioca*. No. 009, Sábado, 19 de janeiro de 1822.

⁷³ João Fragoso. “A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império Português: 1790-1820”. In: João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.333.

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

Eu não tenho dúvidas que a atividade mais lucrativa da viagem redonda realizada a bordo do São José Diligente foi o tráfico de escravos. Por mais que houvesse diversidade nos quadros econômicos do Atlântico, nenhuma negociação foi mais importante e vultosa do que o comércio de almas. Contudo, na ponta oposta dos negócios esta um comércio miúdo, difícil de ser avaliado: o da venda de outras mercadorias oriundas das roças e engenhos do recôncavo da Guanabara nos portos africanos. Além da farinha foram arroladas no inventário do bergantim aguardente, tabaco, açúcar, arroz, entre outras. Essas mercadorias eram certamente usadas como suprimento da tripulação, mas poderiam também, em certa medida, entrar no rol dos produtos vendidos.⁷⁴

Considerações finais

Os estudos sobre a escravidão, o tráfico atlântico e a diáspora africana ostenta uma larga produção historiográfica. Muitas questões que apresento nesse texto já receberam diferentes considerações de renomados historiadores do Brasil e do exterior. O tráfico atlântico foi inicialmente compreendido pelo volume demográfico que se dava pelo deslocamento de pessoas entre a África e diferentes regiões das Américas. Entretanto, não demorou muito para que os historiadores percebessem que essa relação não era unilateral. Assim como os mercados africanos abasteciam as Américas com mão de obra escravizada, esses mercados também recebiam diferentes mercadorias das colônias americanas, suscitando uma dinâmica complexa que envolvia diferentes interesses. Além disso, muitos historiadores articularam um pensamento econômico com as transformações culturais que esse processo impunha na formação das sociedades coloniais americanas, como o Brasil, por exemplo.

⁷⁴ Nielson Rosa Bezerra. Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara (1780-1840). Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.

A farinha de mandioca foi uma cultura desprezada na sociedade colonial. Os historiadores ofereceram foco para outras questões explicativas ao ponto de não considerarem que os mantimentos também faziam parte das mercadorias estratégicas que mantinha a lógica da economia brasileira. As chamadas mercadorias de exportação também eram consumidas em uma perspectiva endógena. Os mantimentos, entre eles a farinha de mandioca, também poderiam ser consumidos pelas tripulações e pelos escravizados na sua travessia atlântica. Entretanto, no caso a farinha de mandioca não foi uma mercadoria restrita aos mercados internos e ao consumo nas embarcações. É certo que os mercados africanos consumiam farinha de mandioca e utilizavam os escravos africanos para ter acesso a essas mercadorias, da mesma forma que utilizavam para também ter acesso ao tabaco, cachaça e açúcar.

No Rio de Janeiro a farinha de mandioca tinha produtividade, consumo e comércio desde os primeiros tempos de colonização. Há registros que no final do século XVI os portugueses já exploravam essa cultura nas terras do Recôncavo da Guanabara. No início do século XVII a farinha de mandioca já era exportada para os mercados africanos, sobretudo nas rotas do Atlântico Sul, chegando a lugares como Luanda e Benguela, por exemplo. Essa perspectiva repensa o caráter periférico que o Recôncavo da Guanabara recebeu da historiografia fluminense ao longo dos anos. As cercanias do Rio de Janeiro tinham um lugar nas complexas redes comerciais do Atlântico, já que havia o uso de mão de obra africana nas propriedades que produziam a farinha de mandioca em grande escala, além de açúcar e cachaça em menor proporção, mas também com intenções atlânticas.

Quando a farinha de mandioca passa ser considerada como uma mercadoria importante para a economia colonial, é possível perceber novas perspectivas para a escravidão africana no Recôncavo do Rio de Janeiro. O perfil da escravaria dessa região também demonstra algumas características que nos permite identificar conexões antes imperceptíveis para uma historiografia anterior. Nas freguesias do Recôncavo havia uma concentração de africanos centros ocidentais. Isso não chega ser uma novidade, pois na cidade do Rio de Janeiro, esses grupos passaram em muito de 70% da demografia escrava. Contudo, quando identificamos esses dados em um lugar de pequenas propriedades que ostentavam escravarias que tinham em média de 1 a 30 indivíduos empregados na produção de alimentos, é possível relacionar que a dinâmica

do tráfico envolvia as mais recônditas regiões da Capitania do Rio de Janeiro, passando pelas freguesias fundadas no seu recôncavo.

Eu ainda gostaria de destacar a dinâmica de trabalho de muitos proprietários de terras e de escravos do Recôncavo da Guanabara. Havia uma grande variedade entre eles que incluía importantes figuras da administração colonial portuguesa, como a família Correia de Sá ou senhores com nenhuma expressividade política, entre esses, africanos libertos que obtinham condições para manter pequenas propriedades produtoras de farinha. Nesse último caso, o trabalho com farinha de mandioca, poderia estar relacionado com certa autonomia negociada em torno da roça. Por certo isso representava possibilidade de acúmulo suficiente para comprar a alforria e manter alguma atividade produtiva. Mesmo não sendo nenhuma atividade de grande porte, essas possibilidades permitiam uma mobilidade para alguns africanos libertos que alcançavam o status de senhor de terras e de escravos. No caso das famílias mais poderosas também havia uma peculiaridade que precisa ser destacada. Muitos desses senhores mantinham propriedades no recôncavo e na cidade. Alguns deles tinham tumbeiros empregados no tráfico. Ainda há casos de senhores que mantinham propriedades até em Angola. Desta forma, eu posso afirmar que os senhores do recôncavo não viviam o isolamento econômico, político e social. Entre a classe senhorial dessa região havia muitos senhores que articulavam seus interesses, favorecendo uma conexão com diferentes lugares, incluindo regiões africanas.

Em uma região de pequenas propriedades a escravidão caracterizava-se por relações sociais assimétricas. Isso se explica por aproximações cotidianas que se davam entre agentes de diferentes setores da sociedade. Não há ineditismo no fato de um senhor oferecer algum bem para um ou mais escravos desfrutarem após a sua morte. Entretanto, senhores deixarem toda a parte produtiva de suas terras para os seus escravos é uma situação que merece alguma consideração. No Recôncavo da Guanabara a farinha de mandioca era a principal mercadoria produzida. Quando o senhor deixa o sítio, a casa de farinha e as roças de mandioca para seus escravos, na prática ele deixava toda a “empresa produtiva” que garantia o seu sustendo ao longo de sua vida. Essa não era uma situação comum e pode ser explicada pelas assimetrias presentes nas relações sociais cotidianas em lugares com características como as que analisamos aqui.

Desde o século XVII Benguela despontou como um importante porto de embarque de escravos e um lugar que oferecia mercados para as mercadorias coloniais do Brasil. Aquela cidade de Angola era uma importante conexão nas rotas do Atlântico Sul que também contava com a participação da Bahia e do Rio de Janeiro, por exemplo. Estudos anteriores demonstraram que o tabaco e a jeribita eram mercadorias que encontraram certo prestígio econômico naqueles mercados. Contudo, através das reflexões aqui apresentadas foi possível perceber que a farinha de mandioca também era uma mercadoria desejada pelos mercadores do sul de Angola. No final do século XVIII a crise de abastecimento de Benguela passava pela ausência de embarcações que tinham farinha de mandioca em suas arqueações. Essa situação fez com que as autoridades locais se mobilizassem para que o poder colonial pudesse intervir naquela situação. É possível que essa intervenção tenha acontecido com certo sucesso, pois já nas primeiras décadas do século XIX, a quantidade de escravos africanos procedentes de Benguela aumentou exponencialmente na demografia escrava do Rio de Janeiro. Não se pode dissociar que o abastecimento de mão de obra escrava no Rio de Janeiro passava pela exportação de mercadorias coloniais para a África. Eu não tenho dúvidas de que a farinha de mandioca estava entre essas mercadorias.

As mesmas embarcações que traziam escravos africanos para o Rio de Janeiro precisavam levar contrapartidas econômicas para a África. Não é raro encontrar notícias em jornais do Rio de Janeiro oitocentista dizendo que embarcação qualquer estava partindo para a África carregada de “mantimentos”. Infelizmente, nem sempre esses “mantimentos” eram claramente mencionados. Entretanto, já é possível encontrar na literatura historiográfica idéias que afirmam que a farinha de mandioca ocupa um lugar central entre esses mantimentos. Considerando essa possibilidade, as embarcações que levavam esse tipo de mercadoria para a África eram inúmeras. Ainda é preciso mencionar que essas mercadorias não eram apenas vendidas, mas conseqüentemente faziam parte de um mecanismo de capitalização para acumular recursos suficientes para ter acesso aos escravizados que eram negociados nos mercados atlânticos.

Referências

Periódicos

- Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 3 de agosto de 1821.
- Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*, 6 de julho de 1821.
- Biblioteca Nacional. *Jornal Correio Carioca*. No. 009, Sábado, 19 de janeiro de 1822.
- Biblioteca Nacional. *Gazeta do Rio de Janeiro*, n. 83, 16 de outubro de 1811.
- Biblioteca Nacional. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 20 de março de 1811.

Fontes Manuscritas

- Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu. Livro de Assentos de Óbitos e Testamentos de Livres. Número 11. Microfilme 1. Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu (1777-1798).
- Arquivo Nacional de Angola. Folio 77. Cod. 442. Benguela, 16 de fevereiro de 1799.
- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Inventários: Juízo de Fora. Processo 1824. Caixa 585. Bento Cabral, 1811.
- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Inventários: Juízo de órfãos. José Reginaldo de Mello e Velho. Caixa 1122. Processo 346. Magé, 1811-1830, p. 14.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. II-30, 34, 016, 003. Lisboa, 01 de janeiro de 1800.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 30, 104. Mafra, 07 de novembro de 1800.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-32, 13, 005. Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 1864.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-30, 13, 020, 11. Sorocaba, 09 de dezembro de 1766.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 28, 011. Jaguaripe, 22 de agosto de 1774.
- Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. I-31, 27, 028. Jaguaripe, 07 de maio de 1781.

Fontes Impressas

- ARAÚJO, José de Souza A. Pizarro e. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.
- BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro a Minas Gerais (1833-1835)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1981, p.51-52.
- FERNANDES, Ambrósio Brandão. *Diálogos das grandezas do Brasil (1618)*. 2 edição integral. Recife: Imprensa Universitária, 1960.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. RJ: Biblioteca Histórica Brasileira, 1972.
- LAVRADIO, Marquês do. Relatório ao Vice-rei Luís de Vasconcelos (1769-1779). In *Revista do IHGB*. Tomo 76, 1913, p. 327-328.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1975.
- RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. Vol. 1. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980.
- RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem Pitoresca do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Capivara, 2003.
- VON TSCHUDI, Jacob Johann. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1980.

Artigos, Teses e Livros

- ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Volume 2. Rio de Janeiro: Andreia Jakobson Estúdio, 2011.
- ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARQUIVO NACIONAL. *Guia Brasileiro de Fontes para a História da África, da Escravidão Negra e do Negro na Sociedade Atual*. Fontes Arquivísticas. Volume 2. Rio de Janeiro, 1988.

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

BEZERRA, Nielson Rosa. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888*. Niterói: EdUFF, 2008.

BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.

CÂNDIDO, Mariana Pinho. "Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, 1760-1820." *Slavery and Abolition*. Vol. 31, September 2010, pp. 395-409.

CÂNDIDO, Mariana Pinho. *Enslaving Frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850*. Toronto, Canadá: York University, 2006.

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. "O comércio de escravos novos no Rio setecentista". Em: FLORENTINO, Manolo. *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, 17-78.

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

FARIA, Sheila de Castro. *Mulheres forras: riquezas e estigma social*. *Tempo*. Rio de Janeiro, no. 9, p. 65-92.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. PhD Dissertation. Los Angeles: UCLA, 2003.

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

FLORENTINO, M. G. “Morfologias da infância escrava e suas possibilidades, século XVII e XIX”. Em: *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, século XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FLORENTINO, M. e GÓES, J. R. *A paz nas senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

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

FRAGOSO, João. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: AN, 1992.

FRAGOSO, João. “A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império Português: 1790-1820”. In João Fragoso, Maria Fernanda Batista Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GOMES, Flavio dos Santos; FARIA, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio L. *No Labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

GOMES, F. S. *História de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp, 1992.

GOMES, F. S. e SOARES, Carlos Eugênio L. Dizem as quitadeiras... Ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista: Rio de Janeiro, século XIX. In: *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Vol. 15. Nº 2. Julho/Dezembro, 2002, p. 3-16.

GOMES, F. S. Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil Escravista. In: *Revista Tempo*. Vol. 7 – Nº 13. Niterói, julho de 2002, p. 209-248.

KARASCH, Mary. *A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LARA, Silvia Hunold. “Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. In Maria Fernanda Bicalho e Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no Império Português*. São Paulo: Alameda, 2005.

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

MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Engolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

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

PEREIRA, Waldick. *A mudança da vila: História Iguaçuana*. Nova Iguaçu: IHGNI, 1970.

PEREIRA, Waldick. *Cana, café e laranja: história econômica de Nova Iguaçu*. Rio de Janeiro: FGV, 1977.

PEREIRA, Waldick. *Barão do Tinguá: Francisco Pinto Duarte*. Nova Iguaçu: IHGNI, 1981.

PERES, Guilherme. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consócio de Edições, 1996.

PERES, Guilherme. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense*. São João de Meriti: IPAHB, 2000.

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

REIS, João José e SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

REIS, J. J. e GOMES, F. S. *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

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

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

SILVA, Rosa Cruz e. "Benguela e o Brasil no final do século XVIII: relações comerciais e políticas". Em: Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

SLENES, Robert. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava – Brasil, Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SOARES, Carlos Eugênio L. *Zungú: rumor de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998.

SOARES, Carlos Eugênio L. *Negregada instituição: os capoeiras na Corte Imperial (1850-1890)*. Rio de Janeiro: Access, 1998.

SOARES, Carlos Eugênio L. *A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

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

SOARES, Mariza de Carvalho. “Engenho sim, de açúcar não: o engenho de farinha de Frans Post” In *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41: p.61-83, jan/jun 2009.

SOARES, Mariza de Carvalho e BEZERRA, Nielson Rosa. (Orgs.). *Escravidão Africana no Recôncavo da Guanabara, séculos XVII-XIX*. Niterói: EdUFF, 2011.

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

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