

**Casa de Oswaldo Cruz – FIOCRUZ**  
**Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde**

**TÂMISA MARQUES CADUDA**

**ENTRE BOCAS E BOLSOS: COMENSALIDADE E HÁBITOS ALIMENTARES DOS  
ESCRAVIZADOS NO RIO DE JANEIRO OITOCENTISTA (1821-1850)**

**Rio de Janeiro**  
**2023**

**TÂMISA MARQUES CADUDA**

**ENTRE BOCAS E BOLSOS: COMENSALIDADE E HÁBITOS ALIMENTARES DOS  
ESCRAVIZADOS NO RIO DE JANEIRO OITOCENTISTA (1821-1850)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre.

Área de Concentração: História das Ciências.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo de Paula Andrade

Rio de Janeiro  
2023

# TÂMISA MARQUES CADUDA

## ENTRE BOCAS E BOLSOS: COMENSALIDADE E HÁBITOS ALIMENTARES DOS ESCRAVIZADOS NO RIO DE JANEIRO OITOCENTISTA (1821-1850)

Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre.

Área de Concentração: História das Ciências.

### BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Tânia Salgado Pimenta. (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz) – Orientador

---

Prof. Dr. Flávio dos Santos Gomes (Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense)

*[No caso da tese, a banca é composta por mais dois membros titulares]*

Suplentes:

---

Prof. Dra. Kaori Kodama (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz)

---

Prof. Dr. Silvio Cezar Souza Lima (Programa de Pós-Graduação em Ensino PPGEN).

Rio de Janeiro  
2023

## Ficha catalográfica

C121 e Caduda, Tâmis Marques.

. Entre bocas e bolsos : comensalidade e hábitos alimentares dos escravizados no Rio de Janeiro oitocentista (1821-1850) / Tâmis Marques Caduda. – Rio de Janeiro, 2023.

170 f. ; il.

Orientador: Rômulo de Paula Andrade

Dissertação (Mestrado Acadêmico em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz.

Bibliografia: f. 161-170.

1. Socioantropologia da Alimentação. 2. Pessoas Escravizadas. 3. História do Século XIX. 4. Brasil.

CDD 613

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da Rede de Bibliotecas da Fiocruz com os dados fornecidos pelo(a) autor(a). Responsável pela elaboração da ficha catalográfica: Marise Terra - CRB6-351

Este trabalho é dedicado à todas as mulheres e homens negros na contemporaneidade ou em outrora, que através do alimento, construíram caminhos de emancipação e agência em terras diaspóricas e em África, ressignificando a ideia de afeto e cuidado pelo paladar.

Este trabalho é dedicado a você, dinda, que em vida e hoje em memória, me ensina a importância do amor a afeto entre famílias negras. E desde a infância me ensinou o meu verdadeiro valor e não temer. Sempre erguendo a cabeça, metendo o pé, indo na fé, mandando a tristeza embora.

Este trabalho também é dedicado a você, mãe, que através das vendas de acarajé e muita luta sempre garantiu o melhor para mim.

E dedicado a você, Nero, meu grande parceiro de quatro patas, que durante muitos dias e noites, e em meio a uma pandemia, foi o meu melhor amigo e companheiro de escrita.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Olorum, a todos os Orixás e Encantados por permitirem que eu pudesse chegar nesse momento. Saúdo Oxóssi, Oxum, Omolu e Exu por cuidarem de mim e, principalmente da minha saúde psíquica em meio a uma pandemia ao longo de todo o mestrado. Saúdo desde os êres, pretos velhos, pombagira, ciganas, a malandragem e exus que asseguram no campo visível e sensível a possibilidade da continuidade e conclusão deste projeto que outrora era um sonho. À cigana, agradeço a força e zelo que manteve meu orí firme me lembrando que eu era maior que os meus medos e inseguranças e que é para frente que se caminha. Opatcha!

Ainda no campo invisível, eu agradeço e saúdo a memória de minha madrinha. Uma das minhas maiores referências que foi vítima da covid, mas teve alegria de me ver ingressar nesse mestrado e hoje, em energia e outras formas de cuidado e afeto, celebra essa conquista que é nossa! Assim como dindinha, agradeço e saúdo também a memória de meu pai, que em espírito e energia segue comigo me protegendo e querendo o meu melhor. Agradeço as minhas ancestrais! Se hoje estou aqui, trilhando caminhos mais doces e amáveis, é resultado do querer, desejo e luta de vocês. Gratidão sincera! Agradeço também a “Ciência” e todo o esforço da Fiocruz e profissionais de saúde no combate a covid.

Agradeço a minha mãe! É você que corre por todos os lados por mim, por nós. A minha pesquisa faz mais sentido quando me debruço sobre a sua trajetória e vejo o quão potente e forte a senhora é. Muito obrigada por todo apoio, torcida, carinho, esporro, esperança e incentivo. Mãe, esse passo só foi possível graças a senhora!

Agradeço logo em seguida ao meu orientador Rômulo Andrade por todo o apoio, paciência, confiança e, principalmente por respeitar meus processos, limitações, meu luto, sempre me mostrando que era possível concluirmos este trabalho juntos na base do respeito e confiança. Agradeço a toda estrutura e equipe do Programa de Pós-Graduação em História da Ciência e da Saúde. Em especial ao corpo docente, que foi muitíssimo atencioso e cuidadoso em meio a toda a loucura pandêmica e aulas remotas. Agradeço o meu antigo orientador Flávio Gomes, por seguir me mostrando caminhos de múltiplas possibilidades investigativas, o senhor tem uma importância e força muito ímpar no meu caminhar acadêmico. Agradeço a professora Iamara Viana e Tânia Salgado pelas excelentes aulas e por serem exemplo e inspiração. E aos amigos Jaques, Henrique, Gutiele e Matheus.

Agradeço imensamente a Brenda Coelho, uma grande amiga e hoje em dia também minha comadre, tudo isso seria muito mais difícil sem você. Obrigada pelo amparo, revisões e por sempre acreditar em mim. Agradeço também minha afilhada Lis e meu compadre Rafa, por serem amparo, fôlego e leveza. Seguimos com a mente esperta, a coluna ereta e o coração tranquilo.

Agradeço aos amigos de infância e suas famílias que sempre ampararam a minha mãe na minha criação. As famílias da Júlia Coelho e Clara Machado, muito obrigada. Agradeço minha passagem pela escola CEAT e toda a visão de mundo mais crítica e empática que essa instituição me proporcionou apesar de suas contradições. Agradeço, especialmente a Silvia Figueiredo e Daphne Lewis por toda amizade, nosso trio deu fôlego para viver o ensino médio e hoje é amparo e leveza e amizade. Agradeço aos amigos, sem vocês seria muito complicado! Agradeço a Diana Costa e Elisa Suya, amigas, ou melhor, irmãs, que chegam junto e propiciam momentos de leveza e escuta, amo vocês. Agradeço também aos irmãos de graduação e de vida que foram escuta, colo e carinho nos dias difíceis como também ótimos conselheiros e agitadores de boas risadas e cerveja gelada, além de grandes incentivadores da minha pesquisa. Muito obrigada Juan Gonzalles, Fellipe Vasconcellos, Victor Hugo, Rodolfo Alves, Osmar Vinicius, Flora Fernandes, Rodrigo Benevenuto e Lourence, que é uma grande inspiração para os meus trabalhos e uma grande amiga. Agradeço também a minha amiga Tayla Cândido e toda a sua arte com o yoga, obrigada pelas amizade e por cuidar do meu corpo ajudando a mantê-lo consciente e coeso. Agradeço também a minha prima Camila, por todo amparo, carinho e me ajudar a acessar melhores versões de mim. E Aiume Dias e Nicole Reis por trazerem leveza e confiança e renovo para a minha vida. Agradeço também minha família de santo que vem me mostrando formas outras de sentir e ser. Agradeço a cada irmão, ao pai Hélio, mãe pequena, ekedis, ogãs do Ilê Olóore Omolu. Peço benção forma sincera por todo o carinho, cuidado e torcida. Agradeço a Carol Alves e Ariana por terem se transformado em grandes amigas e cuidarem de mim com tanto zelo, afeto me ajudando a ficar com os pés no chão sem perder o encantamento pela vida. Agradeço também a Meg Dourado e Elizangela por todo amor e torcida, me mostrando caminhos felizes e práticos na cozinha e lembrando-me que um mundo é grande demais e eu posso muito mais do que eu imagino, principalmente com o que eu já construí. Agradeço também a família Harambee: Kimoni, Adetoun e Ray, obrigada por tudo.

Encerro meus agradecimentos segurando as minhas lágrimas. Agradeço também a Bonde Bolos que trouxe a certeza de uma das minhas paixões que é a cozinha e fez a minha pesquisa ter mais sentido de forma prática. Agradeço meu orí e ao mar, e minha terapeuta que me possibilitaram achar cainhos mais leves através da natação e análise para encarar um contexto adverso que foi um mestrado em meio a uma pandemia mundial. E meus cães, em especial o Nero, que foi o meu maior companheiro nessa aventura de pós-graduação.

Por último e não menos importante agradeço também à CAPES, que através do auxílio da bolsa tornou possível e viável a possibilidade de se dedicar a essa pesquisa.

*Nenhuma cidade alimenta a si mesma. Ao contrário de uma aldeia ou vila, uma cidade depende de uma grande quantidade de gente de fora para plantar ou cultivar alimentos, e sobretudo para transportá-los, e intermediários para comprá-los e revendê-los aos consumidores.*

(GRAHAM, 2013, p. 19)



## RESUMO

O presente trabalho investiga a comensalidade e as práticas alimentares negras no Rio de Janeiro oitocentista. Para isso, analiso o universo alimentar urbano carioca a partir da relação com o mundo do trabalho, evidencio alguns ofícios da escravidão urbana a partir do sistema de ganho, com destaque para a ação das quitandeiras, dos jangadeiros e dos ambulantes. Busco entender a relação do alimento com os espaços públicos da cidade, principalmente a rua a partir das interações das pessoas negras. Analiso o alimento e práticas alimentares urbanas como caminho de autonomia e agência negra por meio da análise dos processos de sociabilidade entre cativos, livres e libertos. A interação entre o campo alimentar e os processos que estruturam a cidade, como as demandas demográficas, as questões sanitárias e laborais, são centrais no debate proposto por esta pesquisa.

Palavras-chave: Alimentação; Comensalidade; Dieta Alimentar; História urbana; Comércio urbano; História Social do Trabalho; Rio de Janeiro; Século XIX.

## ABSTRACT

The present work investigates commensality and black eating practices in the nineteenth century Rio de Janeiro. For this, I analyze the urban food universe of Rio de Janeiro from the point of view of the world of work, in which I approach some crafts of urban slavery in the selfhire system, with emphasis on the action of *quitandeiras*, *jangadeiros* and street vendors. I seek to understand the relationship between food, based on the interaction of black people, with the public spaces of the city, especially the street. I highlight, in this perspective, food as a path of autonomy and black agency from the sociability processes between captives, free and freed, reaching a broader understanding of urban food practices. The interaction between the food field and the processes that structure the city, such as demographic demands, health and labor issues, are central to the debate proposed by this research.

Keywords: Food; Commensality; Diet; Urban history; Urban trade; Social History of Work; Rio de Janeiro; XIX century.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa das freguesias do Rio antigo (XIX).....	29
Figura 2: Mapa das freguesias do Rio antigo (XIX).....	30
Figura 3: Mapa das freguesias do Rio antigo (XIX).....	30
Figura 4: Mapa das freguesias do Rio antigo, século XIX .....	33
Figura 5: Mapa da cidade do Rio de Janeiro em 1850.....	34
Figura 6: Mapa da cidade do Rio de Janeiro em 1808 .....	34
Figura 7: Mapa da divisão administrativa de freguesias da cidade do Rio de Janeiro em 1801.....	36
Figura 8: Mapa da divisão administrativa de freguesias da cidade do Rio de Janeiro em 1850 .....	36
Figura 9: <i>Chegada ao Rio de Janeiro</i> , Rugendas, 1834 .....	63
Figura 10: Litografia colorida a mão do Mercado de escravos, 1835 .....	66
Figura 11: <i>Os refrescos da tarde no Largo do Palácio</i> , Debret .....	144
Figura 12: <i>Angu da quitandeira</i> , Debret, Rio de Janeiro, 1826 .....	149
Figura 13: <i>A Market Stall in Vistas e Costumes do Rio de Janeiro</i> (1820), Chamberlain .....	152
Figura 14: <i>Quadrado da glória ou Largo da Glória</i> , Chamberlain (1796-1844) .....	153
Figura 15: <i>Negros vendedores de linguiça</i> , Debret, Rio de Janeiro, 1826 .....	156
Figura 16: <i>Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco</i> , Debret .....	157
Figura 17: <i>Loja de carne de porco</i> , Debret, Rio de Janeiro, 1827 .....	159

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Criação das freguesias, séculos XVII ao XIX .....	39
Tabela 2 - Evolução da população da cidade do Rio de Janeiro no século XIX.....	42
Tabela 3 - População total da cidade do Rio de Janeiro em 1838.....	45
Tabela 4 - Crescimento estimado da população escravizada do Rio de Janeiro, 1799-1872.....	45
Tabela 5 - Censo da cidade do Rio de Janeiro de 1849 .....	47
Tabela 6 - Comparação de áreas de embarque de africanos para o Rio de Janeiro, a partir da identificação das “nações” nos registros paroquiais e inventários post-mortem, 1801-1830.....	49
Tabela 7 - Distribuição das principais identificações das “nações” dos africanos batizados nas paróquias urbanas no Rio de Janeiro, 1801-1830.....	50
Tabela 8 - Africanos nas freguesias urbanas – 1849 .....	57

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>15</b>
------------------------	-----------

### **CAPÍTULO 1 - O alimento e a relação com o espaço urbano**

<b>carioca oitocentista .....</b>	<b>22</b>
-----------------------------------	-----------

1.1 Escravidão de ganho em uma cidade insalubre e em constante crescimento .....	25
---	----

1.2 Geografia física e a cidade: impactos e mudanças no mundo social cativo .....	32
--	----

1.3 Crescimento demográfico citadino: impactos diretos no cotidiano negro a partir das freguesias .....	37
--	----

1.4 Povos diferentes para um só destino: demografia, etnias e transformações na cidade portuária .....	48
---	----

1.5 Os escravos minas e o impacto na realidade urbana diaspóricas .....	53
---	----

1.6 A demografia e a relação com freguesias portuárias .....	57
--	----

1.7 Mercado de cativos no Valongo: necessidades alimentares dos cativos .....	61
--	----

1.8 As relações de acesso ao alimento no cotidiano de uma cidade portuária .....	67
---	----

1.9 Rio de Janeiro: uma cidade insalubre que impacta o campo alimentar .....	68
---	----

### **CAPÍTULO 2 - Comensalidade negra e sociabilidade em diáspora: o alimento para além do corpo físico .....**

**76**

2.1 Comer para além do corpo: comensalidade e sociabilidade negra .....	77
--	----

2.2 Comensalidade e hospitalidade: comida, circularidade e a resignificação da experiência negra alimentar na diáspora .....	79
---	----

2.3 Cidades atlânticas e a relação com o contexto alimentar negro a partir da sociabilidade .....	82
--	----

2.4 As casas de <i>Zungu</i> : sociabilidade e comensalidade negra	
--	--

nas esferas privadas e públicas .....	84
2.5 Práticas alimentares cativas nas realidades urbanas em cidades atlânticas oitocentistas .....	88
2.6 Análise da realidade alimentar dos negros do Brasil oitocentista .....	95
2.7 A rua e o alimento: diálogos entre labor, comensalidade, escravidão de ganho e autonomia negra .....	97
2.8 Alimentação e doenças: as práticas alimentares em diálogo com as doenças que acometiam os escravizados .....	105

**CAPÍTULO 3 - Escravizados e a comensalidade na cidade negra:  
entre as quitandas, o porto e as ruas cariocas  
oitocentistas .....**

<b>oitocentistas .....</b>	<b>113</b>
3.1 Entre disputas, rupturas e permanências: o projeto de modernização citadina e os escravos de ganho .....	115
3.2 Escravos minas e as ruas: ofícios de ganho e a relação entre a liberdade e o regime escravocrata .....	124
3.3 Região portuária oitocentista: mar, rua, labor e comensalidade negra.	130
3.4 Negras de ganho: rua, quitanda, etnicidade e gênero .....	133
3.5 As práticas mercantes e o comércio de rua sobre a ótica da cultura visual: o pequeno comércio de rua, o labor e a iconografia oitocentista .....	140
3.6 Um recorte temático nas telas de Debret: análise focal do abastecimento, circulação e consumo do porco em diálogo com as dinâmicas e redes de dependências citadinas .....	154
3.7 Os labores do porto e a relação com a comensalidade urbana .....	161

**CONSIDERAÇÕES FINAIS .....**

**BIBLIOGRAFIA .....**



## INTRODUÇÃO

Descendo de uma família que tem o alimento como caminho de agência e autonomia na vida cotidiana, na qual a rua e a venda foram muitas das vezes a única forma de sobreviver. Descendo de uma linhagem em que Amélia, minha bisavó, vendia cocada pelas ruas de Salvador para se sustentar e criar suas filhas. Minha avó Alaíde migrou da Bahia para o Rio de Janeiro com objetivo de tentar melhores condições de vida para ela e minha mãe. Em solo carioca, minha avó exerceu o ofício de doméstica, mas com destaque nas funções culinárias, foi cozinheira em *casa de família*. Minha mãe, Ângela Maria, teve por um tempo o mesmo destino de minha avó materna, trabalhando com doméstica e depois ganhou as ruas na venda de quitutes até montar sua banca de acarajé em alguns pontos da cidade. Já do lado da minha linhagem paterna, as referências femininas no mundo do labor não foram diferentes, minha tia, teve sua vida profissional toda marcada por trabalhos em *casas de família*, tendo a cozinha como grande parte da morada da sua vida. Não foi bem eu que fui atrás do tema da minha pesquisa, na verdade, ele já estava no curso da história da minha família na prática, no cotidiano. Na universidade, ao estudar o universo da escravidão transatlântica, área da historiografia voltada para as dinâmicas e processo da escravidão moderna nas Américas e na África, enxergava a história dos meus familiares. Eu me conectava com a minha história de outra forma, uma conexão que parte de um lugar de pertença e muito vivo das minhas antepassadas e em mim. Início este trabalho a partir dessa breve retrospectiva da minha linhagem para dimensionar a importância do alimento, da rua e da agência na vida de homens e mulheres negras ao longo da história do Rio Janeiro, de Salvador, de cidades atlânticas como um todo.

No presente trabalho pretendo desvelar sobre a comensalidade negra carioca oitocentista a partir da relação com alguns ofícios da escravidão urbana no sistema de ganho. Mobilizo iconografias, dados demográficos, aquarelas e relatos de viajantes a fim de discorrer sobre a realidade cotidiana urbana carioca e a relação com o alimento. O cotidiano, sociabilidade, a rua, o labor, alimento e a agência negra são os pontos centrais dessa pesquisa. Analiso a escravidão carioca no dia a dia das ruas em diálogo com as práticas alimentares e comerciais urbanas vinculadas ao alimento a partir do ofício das quitandeiras, vendedores ambulantes e jangadeiros com o objetivo de compreender como e o que constitui a comensalidade negra. O recorte temporal da pesquisa é do ano de 1821 até 1849, e está vinculado à realidade demográfica carioca, com destaque para os censos demográficos dos mesmos anos. A limitação espacial está circunscrita à região urbana da cidade, com destaque para a zona portuária, em particular as freguesias de Santa Rita, Santana e a região o Valongo.

O estudo da alimentação na historiografia da escravidão enfrenta fortes problemas em relação às fontes historiográficas, por ser uma área de escassas fontes diretas sobre os hábitos alimentares ou até mesmo sobre a dieta dos cativos e esse quadro se agrava ao estudarmos o cenário urbano. Além dessa problemática, houve um agravante que prejudicou a relação de fontes disponíveis a esta pesquisa. No início da construção deste trabalho, me deparei com a inviabilidade de acesso aos arquivos durante um longo período devido à pandemia da Covid-19, presente no Brasil desde março de 2020. A pandemia causou impactos diretos na pesquisa e, em função disso, houve a necessidade de um redirecionamento e adaptação para garantir a continuidade do trabalho. Com perdas materiais, afetivas e emocionais irreparáveis, os resultados e avanços da presente pesquisa sofreram drásticas mudanças. Um dos impactos mais latentes foi a inviabilidade de acesso às fontes primárias. A maioria dos documentos mobilizados foram pesquisados em fontes secundárias dando a essa pesquisa um perfil de arqueologia de trabalhos e autores que investigam a temática da escravidão urbana, segundo Flavio Gomes (2023)<sup>1</sup>. Recorro às tabelas e a mapas territoriais vinculados às questões demográficas que retratam o crescimento populacional na primeira metade do século XIX. Mobilizo algumas telas de Jean-Baptiste Debret e Henry Chamberlain na retratação do cotidiano das ruas do império a partir do alimento como prisma analítico. São utilizados, também, os relatos de alguns cronistas, viajantes e memorialistas, com suas interpretações do cotidiano carioca oitocentista, como J. B. Von Spix e C. F. P. Von Martius e Debret.

Mobilizei para este trabalho fontes secundárias a partir das readaptações de métodos investigativos possíveis e novos caminhos interpretativos. Os estudos de Mary Karasch, Herbert S. Klein, Julian Bonono e Fernando Vieira Freitas foram essenciais para o acesso à essas fontes, através das suas respectivas pesquisas e produções. Assim, pude viabilizar informações e documentos necessários para a continuidade desta pesquisa em meio a uma pandemia. Já a metodologia aplicada parte do campo da História Social, por meio do debate historiográfico sobre escravidão urbana e alimentação na primeira metade do século XIX no Rio de Janeiro a partir de análises qualitativas.

Esta é uma pesquisa que tem como ponto de partida o Rio de Janeiro, uma cidade atlântica portuária, que tem grande relevância para a manutenção do sistema escravocrata nas Américas, principalmente no século XIX (KLEIN,2018). Este trabalho investigativo se ampara no conceito de *atlanticidade* para analisar as experiências dos africanos e crioulos na diáspora a partir de reinvenções e reinterpretções culturais próprias nas Américas (BONOMO, 2014).

---

<sup>1</sup> Comentário feito pelo historiador Flávio Gomes na arguição da defesa de mestrado desse seguinte trabalho em março de 2023.



A pesquisa mobiliza o conceito de *experiência histórica* e *agência* de Thompson (1988), evidenciando os negros e negras a partir de suas experiências sociais no ambiente urbano por meio da autonomia e liberdade, principalmente no que tangencia o mundo do trabalho e mobilidade. A obra *Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal* (GRAHAM, 2013) é um dos grandes referências para a construção deste trabalho, para analisar os processos de trânsito e abastecimento alimentar de um território urbano. Assim como, a *Vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 -1850)* de Mary Karasch (2000) foi basilar na construção desta pesquisa, para analisar a vida urbana a partir dos negros e negras.

Um dos campos investigativos do tema da alimentação dos cativos são os estudos do campo nutricional e das dietas alimentares. É uma área que analisa a ingestão de nutrientes e constituição física dos escravizados. Esse campo investigativo partilha das mesmas preocupações relacionadas à escassez das fontes. No artigo *The feeding of slave population in the United States, the Caribbean and Brasil*, Ramiro Guzmán (2013) evidencia a forma pela qual as temáticas da escravidão moderna e da alimentação se cruzam. O autor, por meio de uma análise comparativa, examina a alimentação dos escravizados nas três maiores sociedades escravistas da América: Estados Unidos, Caribe e Brasil. Suas pesquisas e abordagens metodológicas buscam reconstruir a dieta dos cativos. Guzmán dá atenção especial aos problemas que os historiadores enfrentam ao trabalhar com fontes díspares na busca de reconstruir a dieta dos cativos, discutindo os parâmetros para mensurar o nível adequado de ingestão de nutrientes com base na constituição física dos escravizados.

Essa dificuldade de acesso às fontes no estudo da alimentação na escravidão é uma realidade nos estudos históricos, tanto de caráter nacional como internacional. Ao mesmo tempo em que a prática alimentar se torna caminho de compreensão de diferentes sociedades, é contraditório o interesse insuficiente que os pesquisadores têm demonstrado por esse objeto de pesquisa. Para Ulpiano Bezerra de Menezes e Henrique Carneiro (1997, p. 58), essa carência de estudos se justifica principalmente pelas dificuldades de ordem documental; com frequência utilizam-se apenas os textos dos viajantes e naturalistas, pouco uso se fez da literatura em geral e absolutamente nada dos registros visuais. Essa dificuldade de acesso às fontes voltadas diretamente para essa temática é sinalizada por outros tantos pesquisadores, a exemplo de Guzmán (2013) e Karasch (2000). Não há fontes diretas sobre alimentação, comensalidade e dieta na escravidão atlântica, principalmente no contexto urbano. Isso trouxe a necessidade de ampliarmos nossos espectros interpretativos e traçar novos diálogos e questionamentos com as fontes disponíveis. A mobilização de fontes secundárias, readaptando métodos e buscando novos caminhos analíticos é uma possibilidade para essa problemática. Guzmán (2013),

anuncia que os padrões de consumo alimentar da população escravizada é um dos temas mais desafiadores para a historiografia da escravidão atlântica. O cenário de fontes voltado para a alimentação dos negros no meio urbano é um dos maiores exemplos disso. Essa realidade suscita urgentemente uma revisão de fontes e métodos investigativos acerca do universo da escravidão carioca junto à necessidade de construir diálogos mais diretos e frutíferos acerca da cultura escrava urbana. Mary Karasch (2000) propõe uma ferrenha crítica sobre historiografia da escravidão junto à história da cidade do Rio de Janeiro. Ela aponta que a maioria das investigações sobre as histórias urbanas cariocas criavam a impressão de que a cidade tinha como base um padrão luso-brasileiro, em que a melanina, a ação e o labor dos escravizados eram ocultados e o que predominava era uma cultura europeia adaptada à realidade climática dos trópicos, o que de certa forma se reflete nas fontes (KARASCH, 2000, p. 19).

É fundamental partir de novos questionamentos e nos debruçarmos de forma mais profunda e minuciosa sobre as leituras das fontes disponíveis, como os relatos dos viajantes e suas obras. Karasch (2000), por exemplo, faz da documentação pictórica e dos relatos dos artistas terreno fértil para aprofundar e avançar com os estudos sobre escravidão urbana a partir de novas indagações e questionamentos, olhando por outros prismas as discussões já dadas pela historiografia. A autora dribla o fato de que boa parte das fontes voltadas para essa temática eram interpretadas e questionadas com base em outros interesses, que não a vida e a cultura dos escravizados. As informações sobre a instituição da escravidão e seus principais protagonistas saíam nas mídias somente a partir dos debates sobre a abolição do tráfico de escravizados. Esses registros eram muitos inflamados por interesses ingleses, ou a partir de anúncio de compra, venda e aluguel de escravizados, quando não, reclames vinculados a crimes sensacionalista em que cativos, livres ou libertos estavam envolvidos. Ou seja, não havia detalhes específicos e úteis sobre os escravizados a não ser a partir da perspectiva da coisificação comercial ou criminalização desses agentes. Dessa forma, na tipologia das fontes possíveis, os periódicos não traziam tantas informações acerca da vida desses homens e mulheres, o que fortalecia a dificuldade de fontes para aprofundar os estudos sobre a escravidão urbana no que tange à história social e cultural. Vale pensar que para o tópico da alimentação as conclusões são as mesmas, e com doses extras de dificuldade, já que não eram documentados os processos alimentares dos cativos. Karasch (2000, p. 20) denomina essas fontes como “fontes da elite”.

Outras fontes de caráter político, entre escritos públicos e privados da elite brasileira imperial, como debates parlamentares, tratados, correspondências, diários, entre outros, reproduziam a mesma forma de interpretar e retratar os negros e negras na documentação, trazendo assim, nas palavras da própria autora, “pedacinhos ocasionais de informações”

(Karasch, 2000, p. 20). Como retrata Dr. Roderick J. Barban, “nem os escravos enquanto grupo, nem a escravidão enquanto instituição era considerada apropriada para a discussão pública” (BARBAN apud KARASCH, 2000, p. 22). Das escassas informações sobre hábitos alimentares, dieta e comensalidade são reservadas interpretações generalistas e consensos mais superficiais sobre a realidade dos escravizados no ambiente urbano. A tópica da escravidão urbana e seus desdobramentos como a alimentação, vestimentas, doenças, demografia, entre outros, por muito tempo era produzida a partir de um lugar que retirava a agência dos escravizados e os colocavam como seres passivos e totalmente dependentes de terceiros; ou eram simplesmente silenciados ou ignorados dentro de uma lógica interpretativa em que os escravizados eram tidos como vítimas passivas da história. Esse cenário tem mudado a partir de novos questionamentos e uma nova forma de interpretar a história, e a alimentação tem ganhado importância nessa virada de chave de interesses investigativos.

O estudo dos padrões de consumo alimentar das populações escravizadas é um tema fundamentalmente desafiador na historiografia, sendo cenário de hipóteses e teorias generalistas. Ao longo de muitos anos a ideia de que os escravizados viviam à beira da desnutrição era uma premissa homogênea e pouco analisada de forma mais profunda com a intencionalidade de compreender o que constituía de fato a dieta dos cativos. Para a temática da alimentação, nesse contexto, ficava reservado aos negros a ideia de dependência alimentar ou uma oferta de má alimentação dos seus senhores em quase todos os lugares da América. A ausência de investigações mais profundas e responsáveis, com mais detalhes e fundamentações, respeitando as especificidades e realidades de cada espaço (GUZMÁN, 2013, p. 6) era a realidade sobre o campo alimentar dos escravizados. A literatura abolicionista antiescravidão reforçava essas interpretações, cujos discursos enfatizavam as condições de vida extremamente precárias dos cativos e, assim, buscavam justificar a suspensão legal da escravidão. Essa interpretação no contexto rural nas Américas era mais forte ainda. Esses trabalhos são parte do que temos para acessar e interpretar as práticas alimentares e comensais dos cativos, porém, esse movimento deve ser feito levando em consideração o momento e o contexto em que esses textos foram produzidos e suas respectivas intencionalidades.

Estudar escravidão urbana a partir da agência dos escravizados é se deparar com um mundo de atravessamentos no sentido de fontes. Há a necessidade de olhar para essa temática a partir de novas indagações e tecer outros questionamentos às perspectivas já dadas. Um trabalho que pavimenta esse diálogo da historiografia com a cultura escrava urbana são as investigações já mencionadas de Mary Karasch (2000). No livro “A vida dos escravos no Rio de Janeiro”, a autora retrata a escravidão urbana de forma original, inédita e inovadora para a

época de produção. Com um destaque investigativo direcionado sobre a classe de trabalhadores escravizados no cenário urbano, a obra tem como epicentro a zona portuária e suas adjacências na primeira metade do século XIX. Os 80 mil escravizados imersos no contexto citadino carioca são colocados em destaque a partir das peculiaridades que o maior porto atlântico das Américas resguardava a esse público. É um estudo que olha e prioriza a população escravizada e suas complexidades e tramas. Uma população em larga medida, africana de nascimento, oriunda em sua maioria da África Oriental e do Centro Oeste africano, mas que do outro lado da *kalunga*, de forma compulsória, fez morada. Karasch (2000) retrata o momento final do tráfico, nas águas costeiras do lado ocidente do Atlântico e a vida cotidiana na cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. A historiadora usa como base de suas fontes os relatos dos viajantes e suas produções artísticas. A obra em questão é um caminho muito rico para investigações sobre a comensalidade urbana e corrobora como as principais fontes desta pesquisa que são as produções pictóricas e os relatos dos viajantes acerca da realidade urbana cotidiana. As investigações da historiadora servem como indicativos metodológicos para o estudo das práticas comensais negras cariocas.

Esta dissertação está dividida em três capítulos:

O primeiro capítulo aborda a estrutura urbana citadina a partir das suas condições sanitárias e demográficas para desvelar sobre o campo alimentar dos negros e negras que habitavam a cidade. É colocado em destaque as flutuações demográficas, a intensificação do comércio de cativos e o fluxo constante de pessoas na cidade, com destaque para o aumento populacional negro e o trânsito de pessoas e de mercadorias na região portuária. É um capítulo que descortina relações diretas entre o meio urbano, a geografia física da cidade e seus desdobramentos e impactos na vida dos negros e em suas práticas alimentares. Analisa como a estrutura física, sanitária e a demografia urbana influenciaram diretamente a realidade alimentar e ocasionaram demandas específicas. A realidade da insalubridade, crescimento demográfico e limitações geográficas discutidos nesse primeiro capítulo tecem diálogos com o contexto alimentar carioca.

Já o capítulo 2 se propõe analisar a comensalidade a partir da sociabilidade e resistência negra na diáspora, compreendendo o ato de comer para além das necessidades do corpo físico. Analisa as trocas e relações estabelecidas pelo e através do alimento com destaque para a circulação e trânsito da comida e insumos pelas ruas e espaços públicos. Compreender o alimento como um fator aglutinador entre pessoas negras no meio urbano. É colocado em destaque as relações sociais e culturais do alimento em diálogo com a cidade, buscando analisar quem se alimenta, com o que e quais as relações socioculturais possíveis. A comensalidade e a

sociabilidade nesse segundo capítulo ganham relevância no aspecto das práticas cotidianas. O capítulo trabalha o alimento a partir do seu caráter político e cultural, além da ideia de hospitalidade em diálogo com a alimentação. O espaço social da rua ganha ênfase, como também as formas de cuidado e sobrevivências entre os negros a partir do alimento e os territórios ligados a ele. É elaborada, além disso, uma análise comparativa de dietas alimentares em três grandes territórios da escravidão atlântica nas Américas: Brasil, Estados Unidos e Caribe.

O terceiro e último capítulo estabelece um diálogo entre o mundo do trabalho e as práticas alimentares e comensais citadinas. Busca analisar os processos de comensalidade urbana negra carioca a partir das relações do labor que atravessam a cidade tendo como pano de fundo o projeto de modernização vivenciado pela cidade junto às demandas cotidianas. O capítulo desvela sobre os ofícios das quitandeiras, jangadeiros e vendedores ambulantes e a relação desses trabalhos com a comensalidade e as práticas alimentares dos negros cariocas. A nação “mina” é colocada em destaque a partir da relação com a venda dos alimentos e a interação com os espaços públicos como as ruas e os portos. A realidade laboral urbana em diálogo com o alimento é o ponto central desse terceiro capítulo que é analisado a partir das produções pictóricas de obras de Debret e Henry Chamberlain em suas representações sobre o cotidiano das ruas do império.

---

## CAPÍTULO 1

### O alimento e a relação com o espaço urbano carioca oitocentista

*Qualquer concepção do conjunto social no plano econômico ou metafísico implica necessariamente o desenvolvimento dos processos aquisitivos da alimentação.<sup>1</sup>*

*Nenhuma cidade alimenta a si mesma.<sup>2</sup>*

Este capítulo é um convite à reflexão sobre as relações entre o meio urbano e as práticas alimentares de negros e negras, cativos ou em condição de liberdade, na primeira metade do século XIX carioca. Nesse sentido, analiso os impactos e influências que a estrutura cidadina exercia sobre o alimento, além de discutir seus desdobramentos nas práticas comensais afrodiaspóricas urbana. A proposta central, portanto, é debater o tema da comensalidade negra a partir dos processos de abastecimento, circulação, comercialização do alimento, colocando em destaque os processos demográficos, urbanísticos, sanitários e laboral vivenciados no Rio de Janeiro oitocentista. O recorte temporal desta investigação dialoga com os marcos dos censos demográficos entre os anos de 1821 e 1849. Busquei me debruçar sobre as vivências ocorridas nesse meio urbano a fim de construir uma análise mais atenta sobre as práticas alimentares e a relação com o alimento em uma cidade atlântica portuária, peça-chave da manutenção do tráfico atlântico e, conseqüentemente, da escravidão moderna.

O sistema da escravidão e o território da cidade são duas instituições que foram recriadas nas Américas através da experiência do tráfico transatlântico a partir da ação dos povos europeus e resistência dos povos originários, africanos e crioulos (SANTOS, 2007, p. 103). As duas instituições, cidade e escravidão, são cruciais para a análise acerca da comensalidade negra urbana. A experiência da escravidão nos grandes centros portuários carregava inúmeras especificidades, garantindo a constituição de espaços e experiências particulares da diáspora. A

---

<sup>1</sup> CASCUDO, 1966, p. 395.

<sup>2</sup> GRAHAM, 2013, p. 19.

realidade cidadina era marcada pela construção de padrões étnicos, urbanístico, alimentares, sociais exclusivos desses territórios, garantindo ao mundo atlântico vivências únicas.

Ao eleger a cidade do Rio de Janeiro palco do interesse investigativo desta pesquisa, assumi o compromisso de compreender os processos e transformações que esse território experienciou a partir do diálogo com o alimento. É necessário ter em mente que o Rio de Janeiro era um dos territórios mais importantes para a manutenção e abastecimento de mão de obra escravizada para toda a América. Desde o ano de 1763, o Rio de Janeiro recebeu o posto de capital colonial o que trazia a cidade um grande fluxo de demandas e importância frente ao cenário atlântico (MARTINS, 2008). Junto a isso, no território portuário, ocorreram significativas mudanças nas articulações internas e externas em relação a instituição da escravidão. Desse modo, foi sendo constituído um sistema codependente do tráfico negro, em que quanto mais escravizados chegavam para suprir as demandas do universo atlântico escravista, mais era necessário o aumento da importação de mão de obra para suprir o crescimento demográfico e estrutural da cidade. Com o decorrer e aperfeiçoamento do tráfico foi-se garantindo que a escravidão fosse operada em escalas com magnitudes e proporções cada vez maiores, atingindo seu ápice no século XIX.

Esta pesquisa aborda o momento de maior ebulição em níveis de importação e circulação de pessoas negras no Rio de Janeiro. A cidade experienciava um aumento considerável nas suas dinâmicas e necessidades. Ao longo de três séculos de escravidão, o XIX foi marcado pela época de maior entrada de escravizadas e escravizados nos trapiches cariocas ampliando os índices da demografia negra. O comércio transatlântico de gente, como retrata Marcus J. M. de Carvalho (2018, p. 156), marcou os espaços contíguos aos portos, como a cidade do Rio de Janeiro. Isso gerou grandes transformações não somente no mercado de cativos, como também na arquitetura urbana e, principalmente, nas necessidades do dia a dia. A cidade do Rio de Janeiro era o epicentro da escravidão atlântica e se tornava a maior cidade portuária das Américas. Estava intimamente associada à explosão do café do século XIX, enquanto Salvador estava ligada à economia decadente do açúcar do Nordeste. (FONSECA, 2019) Na década de 1840 havia mais cativos sendo enviado para Rio do que Salvador. Quase 1 milhão de africanos passaram pelo porto do Rio, e embora a maioria não tenha permanecido na cidade, o número que permaneceu foi suficiente para influenciar as origens nacionais dos escravizados cariocas e, conseqüentemente, a sua cultura (KARASCH, 2000, p. 67).

Ao abordar as tópicas demográficas junto às necessidades e demandas e transformações urbanas, como as questões sanitárias e de saúde pública, este capítulo está dividido em duas partes: a primeira tem o objetivo investigar a demografia oitocentista carioca para desvelar

sobre as necessidades e práticas comensais urbanas a partir de um aumento exponencial da população. Refletir sobre a comensalidade negra e seus desdobramentos com base no índice populacional do tráfico é um dos pontos centrais deste capítulo. Outro objetivo é analisar esse contingente populacional que necessitava ser alimentado e, ao mesmo tempo, alimentava toda a cidade. Na segunda parte do texto busca-se compreender como os processos de transformações territoriais e sanitárias da cidade e como suas novas demandas impactaram no campo alimentar. É colocado em destaque questões sanitárias e de saúde pública, além de pontos de enfermidades, endemias, patologias e a relação com a corpos enfermos e processo de sepultamento a partir da circulação e consumo alimentar. Essas questões foram colocadas em destaque a partir do impacto das demandas nos alimentos transportados, comercializados, ingeridos e descartados, buscando entender a relação dialética entre a cidade e o alimento a partir da agência negra nas tarefas do cotidiano.

A tríade alimento, demografia e transformações urbanas dão o tom da primeira parte deste capítulo a partir da valorização do estudo do cotidiano. O dia a dia ganha destaque e relevância na compreensão das dinâmicas da cidade (GRAHAM, 2013, p. 43). A análise do cotidiano foi o caminho investigativo necessário para compreender a comensalidade negra no contexto da escravidão urbana, uma vez que esse olhar para o dia a dia evidenciou os movimentos de agência e autonomia negra a partir das relações sociais. Os centros urbanos eram o epicentro do crescimento demográfico e, conseqüentemente, reduto das mais intensas dinâmicas sociais, laborais, econômicas e culturais. Olhar para esse território é fortalecer a perspectiva analítica que evidencia a importância do contexto urbano para os estudos da escravidão atlântica, como também fortalecer a leitura do escravizado como sujeito de sua história (GENOVESE, 1979). Os centros urbanos eram territórios com potencialidades explosivas (REIS, 2003) e diretamente atravessados pelas ações e agências das classes subalternas, mesmo em meio ao regime escravocrata. Logo, analisar esse cotidiano é descortinar as facetas que compõem o dia a dia de uma cidade, os atravessamentos diários que um escravizado vivenciava e, com isso, chegar aos processos alimentares e às múltiplas relações com o alimento. O estudo sobre o cotidiano urbano possibilitou diálogos diretos com as práticas laborais que têm o alimento e a rua como grandes protagonistas. As ruas têm muito o que dizer sobre a agência e os processos que atravessam a vida de cativos, livres e libertos, pois são elas os cenários da escravidão de ganho.

O mundo laboral urbano era regido pelo trabalho dos cativos e atravessado pelas necessidades da cidade. As dinâmicas dos espaços públicos, suas transformações urbanísticas e necessidades oriundas de um ambiente insalubre são conjuntos de fatores que atravessavam os



processos alimentares, como também os processos de produção, transporte e comercialização do alimento. A forte presença de cativos no cenário urbano das ruas estava vinculada ao regime de aluguel de sua força de trabalho quando colocados ao *ganho*. O cativo era cedido temporariamente e mediante pagamento ou, na maioria das vezes, o escravizado ofertava sua força de trabalho, passando a maior parte do tempo nas ruas à procura de serviços, longe do controle e vigia de seus senhores (SANTOS, 2007, p. 102).

### **1.1 Escravidão de ganho em uma cidade insalubre e em constante crescimento**

A cidade do Rio de Janeiro tinha com característica marcante a presença massiva dos chamados escravos ao ganho (SOARES, 1988). Os escravos de ganho ocupavam o território urbano como maioria no mapa laboral carioca, exercendo as mais diversas atividades, todas atreladas de forma mais profunda e dependente para o funcionamento e à manutenção coesa da cidade. Por meio desse regime de trabalho, os cativos experienciavam certa autonomia para procurar emprego ou executar as tarefas das quais eram encarregados. Por outro lado, tinham a obrigação de efetuar aos seus senhores um pagamento diário ou semanal, às vezes até mesmo em escala mensal. Previamente acordados, os valores desses pagamentos dependiam do nível de especialização de cada cativo junto às suas capacidades físicas, destrezas e condições gerais de mercado na cidade.

A investigação demográfica nos estudos sobre escravidão urbana é uma área de muita relevância e foi um dos primeiros caminhos investigativos que consolidou os interesses e estudos sobre a vida dos cativos na cidade. A historiadora Mary Karasch (2000), por exemplo, levanta questões do campo da demografia que ganham relevância incontestável a partir de uma investigação minuciosa sobre escravidão urbana, tendo como primeiro interesse de pesquisa as questões demográficas sobre o tráfico atlântico oitocentista na cidade do Rio de Janeiro. Karasch busca analisar o perfil demográfico do tráfico atlântico a partir das distintas nações africanas que compunham o tráfico, colocando em destaque os dados numéricos relacionados a uma população de cativos com cerca de 85.000 escravizados na década de 1840. Nos estudos demográficos no contexto da escravidão atlântica carioca, o marco temporal é o ano de 1808, com a chegada da família real no Brasil e o conseqüente crescimento populacional urbano. Ou seja, o atravessamento demográfico é um divisor de águas para o contexto urbano em questão. Nesse sentido, os interesses da historiografia transatlântica nos avanços demográficos estão concentrados, sobretudo nos mecanismos de controle e estudo da época para monitorar o contingente populacional: os recenseamentos e censos feitos no término do período colonial e durante o império são grandes aliados dos estudos demográficos. Outro ponto de interesse dessa

área é o maior fluxo de importação de mão de obra negra, a exemplo dos estudos voltados para entrada dos escravizados nos portos cariocas devido ao aumento da importação de mão de negra e fortalecimento do tráfico negreiro.

O fato de a cidade do Rio de Janeiro constituir-se num território portuário, havia um trânsito de pessoas de diversas etnias e oriundas de diferentes localidades. Escravizados de distintas regiões do continente africano atravessavam a Kalunga<sup>2</sup> e ancoravam em terras cariocas. Partilhavam do mesmo solo que abrigavam cativos dos Estados Unidos, Cuba, Norte da América do Sul, Uruguai, Argentina, além dos próprios conterrâneos oriundos de todo o território do império brasileiro, que chegavam na capital do império por navegações costeiras ou caravanas terrestres. É válido frisar que esses nativos vinham de nações e etnias distintas, construindo uma massa homogênea de escravizados “da terra” (KARASCH, 2000, p. 26).

As cidades atlânticas, em especial as portuárias, tinham como força motriz de seu funcionamento o cotidiano do tráfico de escravizados. O Rio de Janeiro era uma cidade que orbitava em volta das demandas do tráfico negreiro e no século XIX essa realidade se fez mais intensa com o aumento da importação de cativos. Porém, essa mesma cidade era palco de um projeto de modernização inspirada nos moldes europeus (MAIA, 2014). A cidade experienciava um movimento de investimento e planejamento de modernização urbana a partir de um projeto com moldes civilizatório eurofreenciado. Havia um ideário de modernidade pautado em projetos higienistas discutidos pelas elites e instâncias governamentais em prol de um progresso específico que se espelhava nas grandes cidades europeias. Segundo Abreu (1997, p. 38), “o pensamento higienista, que já se projetava na Europa há algum tempo, vai também fincar as suas bases no Brasil”, quando se adotará uma polícia médica para as áreas urbanas. Dentro desse contexto, o trato das cidades brasileiras e a manutenção da vida urbana passam a ser conduzidas por uma legislação espelhada na construção dos Estados Liberais ou do Novo Regime a partir dos exemplos dos países europeus e dos Estados Unidos. Com as ações da legislação nacional e algumas instâncias municipais houve uma tentativa de reformular a estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro. Esse projeto de reformas para a cidade se opunha à realidade das ruas cariocas, que cada vez mais abrigava uma crescente presença negra destituída de qualquer amparo público para além do açoite e trabalho. Não havia lugar planejado para o negro nesse projeto de progresso e urbanização carioca. Na teoria havia um projeto de

---

<sup>2</sup> Nome dado a travessia entre os portos atlântico no continente africano até os portos na América que traziam os cativos para serem comercializados no tráfico atlântico.

modernização da cidade, mas na prática, um aumento desenfreado e sem controle da presença negra na cidade.

Compreendendo que o tráfico de escravizados fazia parte do cotidiano das cidades atlânticas, a região do porto era uma localidade fundamental para se entender as dinâmicas urbanas. Esse território foi a primeira morada dos tantos escravizados que aqui chegaram e onde distintas identidades se cruzavam. A identidade de um escravizado impactava diretamente na maneira pela qual ele era comercializado, entre novos, usados, ladinos, bouças, jovens, com mais idade, todos esses fatores determinariam seus destinos (KARASCH, 2000, p. 41). As dinâmicas aplicadas sobre esses corpos no processo de comercialização dos negros também impactavam a vida desses cativos. Até o ano de 1824, antes da pressão inglesa para o fim do comércio transatlântico, os navios negreiros entravam livremente no porto para descarregar suas “cargas” no centro do Rio de Janeiro. Entre as etapas de ancoramento do navio, as formalidades oficiais e burocracias de chegada, negros e negras eram destinados a essa nova vida desse lado do Atlântico. As tripulações dos navios já tinham permissão para transferir os escravizados para embarcações menores e partirem rumo às alfândegas no distrito comercial. Nesses locais, os escravizados recém-chegados iniciavam suas vidas urbanas nas cidades atlânticas. Havia uma contagem para saber o contingente de entrada a partir de uma divisão por gênero, como também era computado o número de crianças acompanhadas de suas mães. Dentro desse esquema, havia o pagamento de imposto e tributos sobre os escravizados que tivessem mais de três anos de idade. Logo em seguida iniciava-se as etapas anteriores ao leilão ou venda. No caso de compradores suficientes, eram imediatamente leiloados nas redondezas da alfândega, já os que não tinham o mesmo fim de serem comercializados assim que desembarcassem, eram direcionados às casas de engorda a fim de restaurarem sua saúde e aparência e retornarem ao palanque das vendas. Encaminhados à rua Direita e à rua do Carmo, lá se localizavam os armazéns que mantinham os escravizados até os futuros momentos de novas vendas. Tanto os movimentos dos alojamentos como as práticas dos leilões faziam parte do cotidiano da cidade. Os negros e negras chegavam em estado físico e preocupantes, desnutridos e com muitas enfermidades. As crianças pequenas com vermes e barrigas inchadas. Muitas das vezes esse eram vitoriosos e sobreviventes de epidemias que acometiam os navios em alto mar. Com a chegada da família real, as cenas dos desembarques passaram a ser vistas de forma negativa pela corte, o que resultou na transferência da atual Praça XV, anteriormente denominada de Largo do Paço, para a região do Cais do Valongo (HONORATO, 2008, p. 62).

Localizado a noroeste da praça central, o Valongo era uma das áreas mais frequentadas no Rio de Janeiro, sendo palco para escravizados, comerciantes, vendedores e compradores

junto aos viajantes estrangeiros, com a presença ativa e numerosa de muitos escravos de ganho. Nesse território, os primeiros momentos das vidas desses negros como escravizados em solo carioca eram na Paróquia de Santa Rita, e depois nas casas e depósitos localizados na rua do Valongo. Estimava-se, que na década de 1820, cerca de pelo menos vinte grandes estabelecimentos funcionavam como alojamentos para os negros, triplicando esse número cerca de nove anos depois, tamanha era a movimentação e rentabilidade desse comércio (KARASCH, 2000, p. 75). No ano de 1830, quando o tráfico de escravizados se tornou ilegal, a parada intermediária da alfândega foi excluída das etapas da venda dos escravizados. Com a proibição, as vidas comercializadas passaram a ter que suportar desembarques apressados e furtivos às escondidas, na maioria das vezes no turno da noite, a quilômetros de distância da cidade, incluindo nesse traslado marchas forçadas até os armazéns e barracões que ficavam escondidos. Em 7 de novembro de 1831, o próprio Valongo foi declarado ilegal. Porém, longe das vistas das leis, boa parte do negócio de escravizados continuou como antes ou até mais intensificado.

Esse mercado clandestino funcionava com vários depósitos, muitos localizados mais adentro da Baía de Guanabara, em praias como a região da praia da Jurujuba, na ponta do Caju, na fortaleza de São João, como também na rua da Quitanda, centro do Rio de Janeiro. Deste período de comercialização de escravizados encontram-se registros mais detalhados, comparados à época anterior, até os anos de 1830, quando o comércio no Valongo era legal e aberto aos estrangeiros. O território é descrito pelos viajantes com detalhes, principalmente no que tange ao comércio humano. Com base nos relatos das experiências expedicionárias dos viajantes naturalistas, durante o século XIX ao Brasil, e nas suas impressões acerca da natureza e da população brasileira é possível compreender a intensidade do tráfico de cativos, bem como os efeitos estruturais para a o cotidiano da cidade.

Eram notórias as péssimas condições reservadas aos negros e negras: mau cheiro, ausência de condições sanitárias básicas, centro de proliferação de doenças, entre outros aspectos deploráveis. Até os primeiros anos da década de 1822, os corpos dos mortos eram mantidos muito próximo a todo esse universo dos leilões e barracões do Valongo, apenas em 1822 solicitaram que o cemitério de escravizados fosse retirado do Valongo por conta dos enterros em massa e suas consequências. O Valongo era um coquetel de enfermidades, com uma combinação de doenças infecciosas, febres endêmicas, enterros em massa, relegando àquela região altos graus de insalubridade (KARASCH, 2000, p. 77). Todas essas informações nos dão pistas para compreender a realidade cotidiana da cidade. Os recém-chegados eram constantemente vítimas, por chegarem com a saúde muito debilitada em meio a um ambiente

tão hostil, logo, facilmente perdiam suas vidas. O cemitério localizado nas proximidades do Valongo mais funcionava como uma zona de despejo de corpos do que como realmente um cemitério no sentido sanitário da instituição. Havia nesse terreno montanhas de terra misturadas a cadáveres nus em decomposição à mercê do tempo, parcialmente descobertos pela ação das chuvas e ventos. Há relatos referentes aos odores que exalavam do local, onde diziam que o mau cheiro era insuportável. Algumas das montanhas de corpos semidecompostos eram queimadas de tempos em tempos (KARASCH, 2000, p. 143).

Aos que sobreviveram a esses primeiros momentos, enfrentaram o processo de preparação para venda, inspeção e compra. Ao chegarem ao mercado, eram banhados e limpos. Negros das mesmas nações preparavam os recém-chegados, raspando suas respectivas barbas e cabelos. Os comerciantes passavam cosméticos nos escravizados com intuito de ocultar defeitos físicos, maus tratos da viagem e fazê-los parecerem mais jovem e em melhores condições. A limitação física entrava como ponto chave nesse momento, tendo em vista que a maioria estava desnutrida por conta da viagem transatlântica. A oferta de comida ia aumentando gradualmente à medida que recuperavam a saúde (KARASCH, 2000, p. 78). Fazia parte do imaginário dos africanos recém-chegados que os europeus eram praticantes de canibalismo, e isso surtia um efeito na cabeça do recém-chegado que gerava mais medo ainda do que estava por vir, principalmente nessa oferta crescente de comida aos escravizados que estavam em quarentena.

01 Paquetá	07 São José	12 Engenho Velho	17 Irajá
02 I. do Governador	08 Santo Antonio	13 Engenho Novo	18 Jacarepaguá
03 Candelária	09 Espírito Santo	14 Lagoa	19 Campo Grande
04 Santa Rita	10 Glória	15 Gávea	20 Guaratiba
05 Santana	11 São Cristóvão	16 Inhaúma	21 Santa Cruz
06 Sacramento			

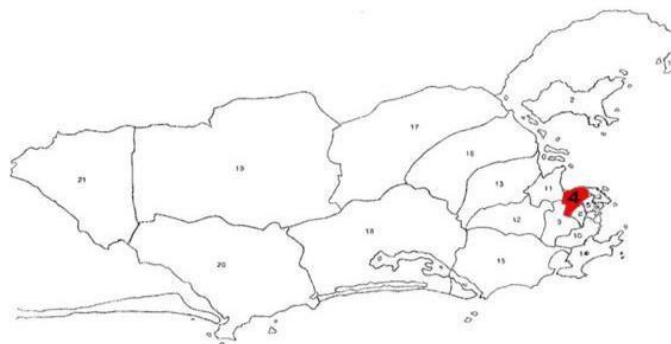


Figura 1: Mapa das freguesias do Rio antigo (1965) (HONORATO, 2008, p. 65).



Figura 2: Mapa das freguesias do Rio antigo (XIX) (SANTOS, 1995, p. 223).

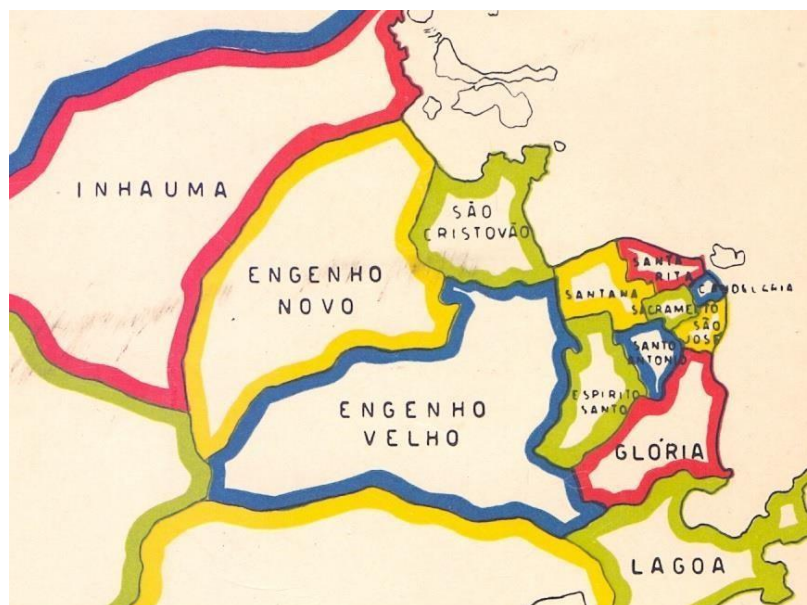


Figura 3: Mapa das freguesias do Rio antigo XIX) (SANTOS, 1995, p. 223).

O crescimento demográfico e das demandas da cidade suscitavam a expansão urbana e física da cidade como demonstrado nos mapas anteriores. Principalmente na área do cais do Valongo, com destaque da região da freguesia de Santa Rira e suas adjacentes. Essa região protagonizou os processos que atravessaram as vidas dos negros e negras no ambiente urbano carioca oitocentista.

Voltando ao objetivo central deste capítulo, para compreender as relações laborais e de comensalidade em torno do alimento com base nas análises demográficas consequentes do crescimento populacional citadino, destaco a importância em correlacionar o alimento e a demografia urbana carioca oitocentista a partir dos atravessamentos das necessidades, práticas comensais e laborais da cidade. Além disso, destaco a relevante relação com a intensificação do comércio de escravizados, fruto do triunfo do tráfico atlântico e da chegada da corte portuguesa. Nesse tópico, é fundamental enfatizar o trânsito do alimento na cidade a partir do consumo e comércio em diálogo com as necessidades oriundas da demografia. A migração forçada de escravizados africanos para o Brasil teve um caráter que retroalimentava a intensificação e manutenção do tráfico transatlântico, por garantir a constante reposição de mão-de-obra desse infame comércio. Estabelecia-se, assim, um fluxo crescente de africanos trazidos para o Brasil, desde o início do século XVI, ainda de forma menos intensa nesse período inicial, e posteriormente foi sendo vivenciado um crescimento progressivo. Estimava-se uma importação de mil cativos anualmente no século XVII, chegando a 13 mil no século XVIII e batendo uma média de 35 mil cativos na primeira metade do século XIX (KLEIN, 2018). O ápice de importação foi atingido na metade do oitocentos, quando foram trazidos mais da metade de todo o contingente de cativos dos últimos quatro séculos em um período de mais de 30 anos, entre as décadas de 1830 e 1860. Relembro aqui que cada número que compõe esses dados demográficos (KLEIN, 1987) diz respeito a vidas, pessoas, histórias, que possuíam necessidades comensais e nutricionais. Ou seja, todo esse contingente populacional que habitava a cidade, mesmo que de forma rápida e transitória, necessitava de alimento e gerava demandas. Quanto maior a importação de cativos, mais bocas e, conseqüentemente, maior a necessidade de alimento e circulação dele. O que busco é analisar essas necessidades a partir dessa perspectiva. Trânsitos demográficos, necessidades alimentares, mãos e bocas têm muito a nos dizer sobre o Rio de Janeiro do século XIX.

Antes de aprofundarmos nas conseqüências da intensificação do tráfico atlântico na demografia oitocentista carioca é necessário entender melhor esse território, que se encontrava em constante transformação. Olhar para a cidade do Rio de Janeiro no oitocentos, principalmente a região portuária e adjacentes, é se deparar com um modelo de escravidão urbana que estava no auge da sua potência e que ela era complexa e essencial para o funcionamento da cidade. Essa escravidão desenvolvida nos centros urbanos era fundamentada a partir de um caráter de articulação e insubordinação à escravidão rural das lavouras e outros sítios econômicos do Brasil. Era um modelo de trabalho compulsório muito singular, independente, atravessado por múltiplas especificidades e autonomia (LENHARO, 1992). É

válido lembrar também que embora esse modelo de escravidão fosse composto por características significativamente distintas do modelo laboral compulsório do mundo rural, a área urbana também foi marcada pela violência em todas as dimensões de cativo cidadão. Portanto, o território a ser analisado nesta pesquisa trata-se de um ambiente em crescimento e transformações urbanas, com forte elo com o porto, marcado pela escravidão e, principalmente pelo sistema de escravidão de ganho.

## **1.2 Geografia física e a cidade: impactos e mudanças no mundo social cativo**

A geografia física da cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX influenciava fortemente alguns ofícios de ganho. Era uma cidade que expandia entre morros e a baía de Guanabara e marcada pela forte presença de terrenos alagadiços e mangues. A expansão da cidade se deu, especialmente no perímetro que vai ao Norte do Valongo até o Morro da Conceição e ao sul do Calabouço até o Passeio Público, na direção leste a extensão da praia do Peixe a praia dos mineiros, e no sentido Oeste do Campo de Santana ao Morro do Senado. As áreas que se estendiam para além do próprio Campo de Santana eram os Sacos de Alferes, caracterizados por pântanos e mangues de água salgada utilizados pelos cidadãos como depósito de dejetos. Essa região era marcada pelos matagais que eram limiares entre a cidade e outras freguesias. Terrenos que iam além dessas divisas naturais, eram conhecidos como sertão da Corte e já não eram mais considerados áreas pertencentes ao meio urbano cidadão. Circundando esse território urbano, os espaçosos periféricos a sul, regiões de Botafogo e Lagoa Rodrigo de Freitas e arredores, alocavam fazendas e engenhos com plantações de açúcar. As regiões de Laranjeiras e Catete eram marcadas pela presença do trabalho agrícola e por pequenas áreas industriais com oficinas de cerâmica. As freguesias açucareiras que circundavam o meio urbano estavam em constante diálogo com a cidade, principalmente por conta da região do cais e suas respectivas atividades comerciais de importação e exportação.



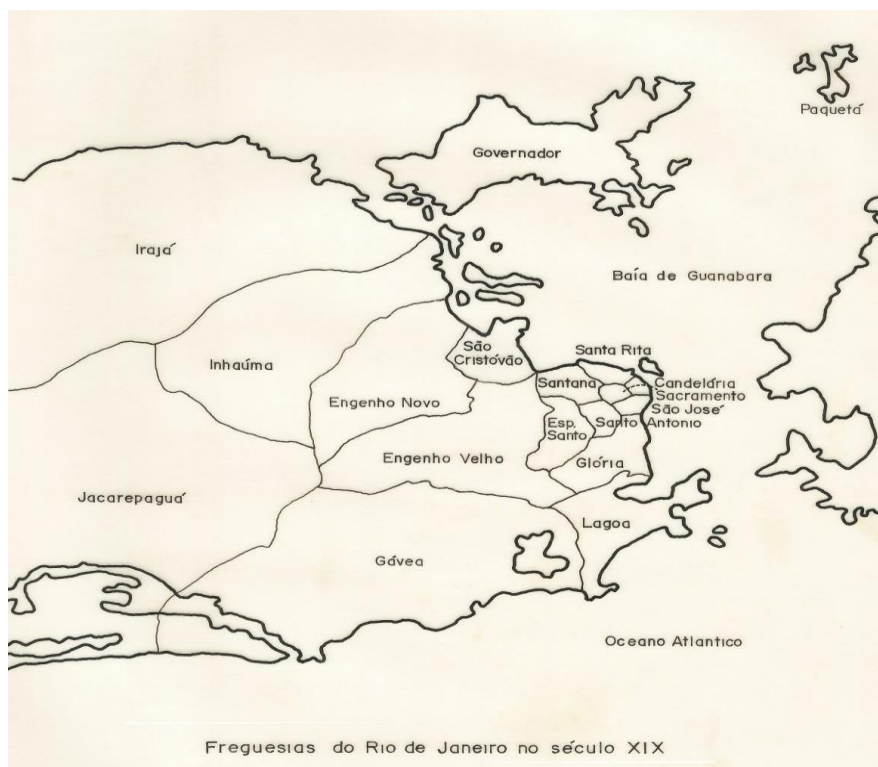


Figura 4: Mapa das freguesias do Rio antigo, século XIX<sup>3</sup>

Para olhar a cidade do Rio é necessário priorizar a rua e as dinâmicas do dia a dia que ocorriam nela. Um dos pontos basilares para o funcionamento do sistema de ganho eram as possibilidades que o território público suscitava. A forte presença escrava no mundo urbano deve-se a possibilidade de eles serem alugados ou postos ao ganho (SANTOS, 2007, p. 102) e desempenharem a maioria de seus ofícios nas esferas públicas, entre ruas, vielas, praças, mercado, feiras, porto e cais. O próprio território público da cidade era muito peculiar frente às realidades de outras cidades atlânticas. Apelidada de “Versalhes Tropical” por Kisten Schultz (1998), a cidade no século XIX ao mesmo tempo que parecia o “coração da África” por abarcar negros e negras oriundos de diferentes localidades como retrata um viajante inglês ao chegar em solo carioca, também busca replicar aqui padrões de grandes cidades europeias, em especial os moldes das cidades francesas. O território carioca experienciava um trato diferenciado. As particularidades da cidade estão vinculadas a muitas razões, dentre elas, o alto contingente populacional e de mercadorias que chegavam aos portos, habitavam e transitavam pela cidade. A escravidão urbana, a demografia e o mundo laboral de serviços voltados para atender a cidade dialogam diretamente com as ruas e as múltiplas possibilidades que esse espaço urbano suscitava.

<sup>3</sup> Reproduzido de: <https://historiadorioparatodos.com.br/timeline/1824-estatisticas-da-cidade/1824-141rfreguesias/>. Acesso em: 16 de janeiro de 2023.



Figura 5: Mapa da cidade do Rio de Janeiro em 1850 (KARASCH, 2000).



Figura 6: Mapa da cidade do Rio de Janeiro em 1808 (KARASCH, 2000).<sup>4</sup>

A geografia física do Rio de Janeiro era assim composta por cadeias montanhosas, lagoas, brejos, florestas, mangues e uma costa praieira cercadas de ilhas de diversos tamanhos. Seguindo os padrões arquitetônicos europeus, no centro da cidade na região da atual praça XV, na época conhecida como Paço Imperial, estava localizado o arsenal militar que antes era o local do calabouço, espaço de prisão para os escravizados. A cidade ficava entre quatro morros, entre eles o do Castelo e da Conceição, que abrigavam fortes. Bem localizada e protegida devido a bacia plácida da baía de Guanabara, a cidade estava protegida das tempestades do Atlântico e resguardada de ataques marítimos e terrestres graças às suas cadeias montanhosas e seu sistema de fortificação, que utilizava a topografia da cidade a favor de sua defesa (KARASCH, 2000,

p. 35). Havia um sistema de segurança que garantia a continuidade do regime vigente e contava com planejamento e estratégias bélicas para evitar revoltas internas. A malha urbana era marcada pela presença de fortes, quartéis e delegacias de polícia em quase todas as paróquias. As freguesias da Fé, São José, Candelária e Santa Rita eram pontos fundamentais da vida e limites da cidade. A igreja dos Beneditinos e do mosteiro de São Bento guardavam um ponto da cidade, enquanto a velha igreja jesuíta de São Sebastião, conhecida como Sé Velha ficava no morro do Castelo, protegia outra parte. Diante da Sé Velha, ficava o convento de Santo Antônio e a Igreja de São Francisco da Penitência, cuja vista dava para o largo da Carioca. Já de frente para a baía ficava a Igreja da Nossa Senhora do Outeiro. Havia muitas igrejas e capelas espalhadas pela cidade e isso demonstrava a força do catolicismo naquele território. As igrejas frequentadas pelos escravizados eram Nossa Senhora do Rosário, São Benedito e Nossa Senhora da Lampadosa, todas ficavam próximas a atual Praça XV. Outras igrejas importantes para os negros e negras na cidade eram a de Santa Luzia, onde pediam proteção contra a cegueira, a Santa Casa de Misericórdia, onde muitos negros estavam enterrados, além das igrejas de Santo Antônio dos Pobres e de Nossa Senhora da Glória.

Na geografia urbana da cidade próximo às igrejas eram comuns haver grandes espaços públicos como praças, campos e largos, com destaque para o Largo do Paço e o Campo de Santana. A relação dos cativos com esses espaços públicos era essencial para a vida da cidade e para manutenção das autonomias desses homens e mulheres negras, que além de garantirem o labor, acabavam tendo nesses lugares ponto de encontro e sociabilidade negra. A divisão administrativa da cidade se dava a partir das freguesias desde o ano de 1801, havendo um total de 11, sendo elas, Santa Rita, Sé (Rosário), São José, Engenho Velho, Inhaúma, Irajá, Jacarepaguá, Campo Grande, Guaratiba, Santa Cruz e Governador (também chamada de Ilhas, pois incorporou outras porções ao longo do tempo). A freguesia de Santa Cruz pertencia a outra municipalidade, Itaguaí, sendo incorporada a partir de 1833 às terras do município da Corte. O mapa da figura 8 apresenta o mesmo recorte espacial já em meados do século XIX, em 1850. Ocorreram modificações significativas na parte central da cidade, com o desmembramento de três freguesias (Glória e Lagoa, oriundas de São José; Sacramento, oriunda da extinta Sé; e Sant'Anna, oriunda de parte da freguesia de Santa Rita e outra parte da freguesia da Sé) e a incorporação das terras de Santa Cruz junto a municipalidade de Itaguaí.



Figura 7: Mapa da divisão administrativa de freguesias da cidade do Rio de Janeiro em 1801  
 SIRGAS,Projeção Equirretangular Cilíndrica Normal Sistema Geodésico de Referência, Rio de Janeiro, 2000



Figura 8: Mapa da divisão administrativa de freguesias da cidade do Rio de Janeiro em 1850  
 SIRGAS,Projeção Equirretangular Cilíndrica Normal Sistema Geodésico de Referência, Rio de Janeiro, 2000

Estudar escravidão urbana é também analisar os processos que o território físico da cidade presenciou ao longo do tempo a partir do trânsito dos cativos, como também é olhar para

os limites, barreiras e caminhos que a cidade ofertava aos negros e negras. A estrutura urbana da cidade é fruto de uma construção contínua e produto da ação de diversos agentes e processos históricos. Analisar as transformações sofridas pela cidade não é uma tarefa fácil ou simples, até porque a cidade não se encaixa em um perfil estático. Uma cidade, principalmente portuária, é um organismo vivo, que se encontra em constante transformação e em diálogos, nem sempre coesos e pacíficos, com os múltiplos sujeitos e interesses que nela habitam. No caso do Rio de Janeiro, pairava sobre ele uma relação ambígua e contraditória que envolvia o mundo laboral cativo, um projeto de modernização cidadina, já mencionada anteriormente (SANTOS, 2007, p. 103). Uma estrutura em que a cidade dependia cada vez mais do trabalho escravo para funcionar, sem que a massa de escravizados se tornasse um risco para manutenção desse modelo socioeconômico e para a cidade. Logo, a análise da escravidão urbana do Rio de Janeiro, com foco nas dinâmicas cotidianas e na vida dos cativos, possibilita examinar o papel central que a cidade desempenhou na manutenção e incremento do tráfico transatlântico (SANTOS, 2007, p. 103).

Maurício Abreu (2006, p. 16) afirma que o processo de estruturação urbana precisa ser estudado de maneira mais abrangente. É necessário examinar a interação estabelecida entre os processos econômicos, sociais e políticos e a forma pela qual o espaço se estrutura. No início do século XIX, o Rio de Janeiro era uma cidade diminuta, marcada por um elevado número de população escravizada e limitações na locomoção pelo espaço. O território era a expressão viva de uma cidade em uma tentativa de urbanização com inspirações europeias, porém com uma realidade cotidiana marcada por um crescimento sem planejamento. Com demandas urbanas latentes e transformações em sua forma e em seu conteúdo, aos poucos o Rio de Janeiro ia se moldando. Novas dinâmicas econômicas, sociais e políticas surgiram, principalmente, a partir de 1808 com a chegada da Família Real e com o aumento da importação de cativos (ABREU, 2006). É nesse contexto que a cidade do Rio passou a se consolidar como polo atrativo de pessoas e capital. Para os escravizados, a cidade oitocentista era marcada por fronteiras e limitações à liberdade. As construções sociais e punições se faziam presentes de formas diretas e indiretas no cotidiano. Os limites e brechas caminhavam lado a lado, porém essa realidade de reformula a vida no cativo urbano a partir das ruas e do labor era um pouco mais complicado de ser assimilada aos escravizados recém-chegados.

### **1.3 Crescimento demográfico cidadão: impactos diretos no cotidiano negro a partir das freguesias**

Olhar para as transformações da cidade em diálogo com a demografia é compreender o processo de crescimento urbano junto ao aumento populacional e ao crescimento das freguesias.

Coloco aqui a rua como ponto fundamental para a sobrevivência de uma cidade atlântica e como um dos elementos essenciais para a existência e manutenção da escravidão urbana. *A rua é um fator de vida das cidades*, já dizia João do Rio (1903). Na rua se constituíam as diversas facetas laborais e os relacionamentos sociogustativos que fundavam o dia a dia da cidade. A rua era o palco para as ações dos agentes negros nas condições de cativos, livres e libertos. Era o território que garantia a nutrição dos corpos, da cidade e de suas múltiplas liberdades, desde a jurídica e institucional até as liberdades simbólicas e materiais. Conforme destacado por Simas (2020, p. 13), “esses negros que sobrevivendo ousaram reinventar a vida nas frestas, dando nó no rabo da cascavel e produzindo cultura onde só deveria existir o esforço braçal e a morte silenciosa”. As frestas mencionadas pelo autor são, inclusive, a materialização da relação com a comida, com o mercar, vender, no preparo, entre tantas outras funções e trabalhos desempenhados pelos cativos. São nas frestas, negociações e labor, que o alimento e as ruas se tornaram caminhos de autonomia para negros e negras no universo urbano a partir do ganho. Rua, alimento e labor foram os sustentáculos das cidades atlânticas como o Rio de Janeiro. Territórios que foram entradas e saídas de pessoas, produtos, ideias, que por si só já são força motriz de tantas atividades. A rua aqui é lida com um lugar de disputa, em que a vida acontece a partir da dialética de interesses, construindo dimensões próximas às experiências dos mercados e feiras com suas trocas e relações de sociabilidade. Nesse sentido, é importante atentar para os fazeres cotidianos como caminho de escuta e compreensão de outras vozes, além da perspectiva de fragmento como miniatura capaz de desvelar o mundo (SIMAS, 2020, p. 10). Foi crescente o número de desembarque, chegada de mais navios e, conseqüentemente, o contínuo crescimento demográfico. Quanto mais pessoas, mais bocas, logo mais demandas e era a rua o primeiro território receptáculo de pessoas escravizadas, como já foi observado.

A cidade do Rio de Janeiro tem em sua essência as bases fundacionais de uma cidade portuária. A própria ideia de uma cidade virada para o mar cria espaço para o desenvolvimento de um *ethos* de uma atlanticidade (SILVIA, 2019). Um território que gerava desenvolvimento socioeconômico vinculado diretamente às atividades do cais e do porto, proporcionando título de cidade mais bem-sucedida na tarefa de ser um ponto de interseção mundial no hemisfério sul. Tendo como marco de nascimento o início do século XVI, o posicionamento geográfico da cidade já era tido como estratégico. Era virada para o Atlântico, em frente ao sul ocidental da África e com acesso facilitado ao Rio da Prata, local fundamental para o escoamento de mercadorias. Estabelecendo um recuo temporal na origem da primeira freguesia da cidade do Rio nos realocamos para a segunda metade do século XVI com a criação da freguesia de São Sebastião. No século XVIII, a cidade já abrigava outras freguesias como a da Sé e a da

Candelária e logo em seguida essas compartilharam o território carioca com as freguesias de São José e de Santa Rita. Esse foi o cenário de transformações demográficas do século XIX, em que no fim do período monárquico já era possível contabilizar cerca de 21 freguesias presentes tanto na zona portuária como ao redor da cidade, ditas freguesias urbanas diretamente ligadas aos fluxos citadinos.

Tabela 1 - Criação das freguesias, séculos XVII ao XIX

FREGUESIA	ANO DE CRIAÇÃO	FREGUESIA	ANO DE CRIAÇÃO
SÃO SEBSTIÃO	1569	SANTANA	1814
CANDELÁRIA	1634	SACRAMENTO	1826
IRAJA	1644	SANTA CRUZ	1833
JACAREPAGUA	1661	GLÓRIA	1833
CAMPO GRANDE	1673	SANTO ANTÔNIO	1854
ILA DO GOVERNADOR	1710	SÃO CRISTOVÃO	1865
SANTA RITA	1751	ESPÍRITO SANTO	1856
INHAUMA	1749	ENGENHO NOVO	1873
SÃO JOSÉ	1751	GÁVEA	1873
GUARATIBA	1755		
ILHA DE PAQUETA	1769		
LAGOA	1809		

Fonte: Francisco Noronha Santos, *As Freguesias do Rio Antigo*. Rio de Janeiro. O Cruzeiro, 1965.

A região portuária era o coração econômico da cidade, diretamente atrelada ao trabalho compulsório, ao tráfico atlântico e à escravidão urbana (FONSECA, 2019). A estrutura geográfica da região era favorável à atividade que compunha as dinâmicas de embarque e desembarque dos navios negreiros. A região era composta por enseadas que permitiam a construção de locais de ancoradouros ideais para um contexto do porto. Havia também a presença de encostas não muito íngremes onde houve a expansão de vias urbanas na faixa, garantindo uma ocupação mais efetiva da zona portuária e adjacências. Duas vias eram de

grande relevância no cotidiano da região do Valongo: o caminho do Valongo e a Ladeira do Livramento, onde ocorria o tráfico de cativo em 1765. Anteriormente a esse marco, os escravizados eram comercializados na Rua da Direita, próximo a Alfandega, no território da Praça XV. Já com transferência do mercado de escravizados para a região do cais, no ano de 1765, a região do Valongo passou a ser um epicentro comercial (SCHULTZ, 2008) Essa transferência é fruto dos movimentos de reformas urbanas que tinham o pretexto de garantir ruas mais espaçosas e melhores condições para o tráfego a partir dos secamentos dos brejos praianos (SCHULTZ, 2008). Ambos os processos eram oriundos da tentativa de um projeto civilizatório pautado em um ideal de higienização aplicado na cidade, conforme foi observado. Os trâmites para a transferência do comércio de cativos para a região do cais do Valongo iniciou em 14 de janeiro de 1758, quando uma junta de políticos e médicos, dentre eles os vereadores Frutuoso Pereira, José Pacheco Vasconcelos, Miguel Cabral de Melo e Tomé de Gouveia Sá Queiroga, além dos médicos Antônio Ferreira de Barros, Francisco Correia Leal e Mateis Saraiva e cirurgiões Antônio Liz de França, Antônio Mestre e Luiz Estevão argumentavam sobre a necessidade latente que a cidade tinha de remover tal comércio da Praça XV. Era colocado como argumento a favor dessa mudança o prejuízo do tráfico negreiro, devido ao impacto que esse tipo de venda gerava para a imagem da principal rua da cidade. Questões de ordem de controle sanitário e planejamento urbano eram justificativas para a transferência, além dos argumentos da junta médica e de uma forte classe política relativos ao extremo perigo “por receio de contágio de doenças” (SCHULTZ, 2008). A transferência do mercado de cativos foi uma luta de quase 10 anos, entre 1758 até 1765, com forças contrárias e favor (HONORATO, 2008, p. 73).

Nesse contexto, algumas vias públicas foram abertas nessa região da cidade, garantindo um maior povoamento do território. A partir desse ritmo, já no final do século XVIII, em seus dois últimos decênios, a Freguesia de Santa Rita apresentava uma densidade demográfica alta para os padrões da época (FONSECA, 2019). No raiar do século XIX, o Rio de Janeiro tornou-se o principal entreposto comercial entre a colônia e a metrópole, local de escoamento das riquezas, território portuário mais relevante das Américas. Assim, essa região tornou-se ponto de atração e repulsão da população, o que acarretava constantes transformações da cidade oriundas desse aumento populacional. Com a chegada da família real e a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, a rede de possibilidades de comércio foi ampliada. A região portuária passou a exercer um papel fundamental como fonte de recursos econômicos com comércio de importação e exportação, além das atividades alfandegárias que era uma forte maneira de capacitação monetária. Através dos portos do Rio de Janeiro criava-se não só uma economia de



caráter exportador como também uma economia voltada para um mercado interno em constante crescimento fruto dessa expansão demográfica. Surgia assim, como denomina Fragoso (2005), uma economia de bem comum, atrelada a demandas e especificidades locais a partir de uma produção voltada para o abastecimento desses territórios e não somente para exportação. *Quanto mais bocas, mais demandas.* É exatamente sobre isso: as consequências desse boom demográfico no Rio de Janeiro oitocentista a partir do abastecimento alimentar e comensalidade. Surgiu, nesse contexto, uma economia direcionada para esse mercado interno que tinha um setor voltado para alimentação, composto pela criação e comércio de gado, produção de laticínios, feijão, mandioca entre outros gêneros alimentícios. Já havia desde antes do Império um comércio de abastecimento carioca que desenvolvia diversas atividades para o mercado interno colonial. Este estava vinculado à estrutura física da cidade, a partir dos fluxos do recôncavo da Guanabara, junto à forte atuação das Câmaras Municipais na regulamentação e fiscalização desse comércio de abastecimento (TAVARES, 2012).

Nesse olhar do dia a dia e relações diárias da rua junto aos processos de fornecimento de insumos alimentares, as Câmaras Municipais, durante muitos anos, foram as instituições mais intimamente ligadas ao cotidiano da cidade, tendo como um de seus principais encargos, dentro das funções administrativas e jurídicas, a fiscalização do provimento de gêneros alimentícios à população (TAVARES, 2012). A produção e circulação de alimentos voltados para o mercado interno garantiu uma autonomia da economia desde a colônia até o período do império, e essa economia local dialogava com esse crescimento demográfico (TAVARES, 2012). O Rio, em constante crescimento populacional e tendo a região portuária e suas adjacentes como epicentro das relações econômicas e sociais, era o maior centro de importação e exportação do país. A cidade também era abastecida por produções circunvizinhas, com destaque para a produção da fazenda Santa Cruz, e espaço de interposição de gêneros oriundos do Sul, do Prata e de boa parte da África que se encontrava sobre domínio luso.

Os portos eram ponto de reabastecimento de navios, como também local de escoamento dos processos de cabotagem na redistribuição de insumos e mercadorias para outros centros de consumo, além do comércio interior e fornecedor da organização mercantil das tropas de mulas no abastecimento na interiorização do país (SILVEIRA, 2012). Todo esse grande fluxo de atividades, mercadorias e, principalmente, de pessoas, resultava em acúmulo de serviços para o mercado carioca, que passou a exigir mais e novas condições de funcionamento, saturando os limites de recurso de organização e necessitando de mais mão de obra (SILVEIRA, 2012). O segundo decênio do século XIX, é um limiar analítico para a compreensão do crescimento demográfico da cidade e, conseqüentemente, para os comércios de abastecimento do Rio de

Janeiro e fortalecimento do mercado interno. As transformações da região centro-sul do país a partir do fluxo de pessoas crescente no porto do Rio e adjacências geraram mudanças profundas no modo de gestar a cidade, sobretudo em termos econômicos.

Após 1808, houve a solidificação do movimento mercantil de gêneros de primeira necessidade voltado para o mercado interno, gerando transformações para o mercado local carioca. Nesse sentido, o Rio de Janeiro passou a ocupar uma posição de polo drenador de gêneros de abastecimento da região centro-sul (LENHARO, 1992). É notório que as demandas do mercado consumidor cresceram em demasia nesse período, devido ao aumento das necessidades básicas da população. Toda essa produção do mercado interno, especialmente das regiões periféricas ao centro urbano e dos pequenos produtores, era vital para o abastecimento da cidade no início do século XIX por conta desse crescimento demográfico que vivia.

Tabela 2 - Evolução da população da cidade do Rio de Janeiro no século XIX<sup>5</sup>

Freguesias	1799	1821	1838	1849	1856	1870	1872	1890		
Sacramento	11.487	22.486	24.256	-	-	24.429	27.077	-	U R B A N A S	
Candelária	9.488	12.445	10.113	-	-	9.339	10.005	-		
São José	8.796	19.811	14.410	-	-	20.220	20.282	-		
Santa Rita	12.397	13.744	14.557	-	-	23.810	34.835	-		
Santana	-	10.835	15.773	-	-	35.686	38.903	-		
<b>Total</b>	<b>43.736</b>	<b>79.321</b>	<b>79.109</b>	-	-	<b>113.484</b>	<b>131.102</b>	-		
Lagoa	-	2.125	3.319	-	-	11.304	13.616	-		R U R A I S
Glória	-	-	6.568	-	-	18.624	22.485	-		
E.Velho	-	4.877	8.166	-	-	13.195	20.693	-		
Stº Antonio	-	-	-	-	-	17.427	14.130	-		
S. Cristóvão	-	-	-	-	-	9.272	10.961	-		
Espírito Santo	-	-	-	-	-	10.796	15.756	-		
Gávea	-	-	-	-	-	-	-	-		
Eng. Novo	-	-	-	-	-	-	-	-		
Irajá	-	3.757	5.034	-	-	5.749	5.910	-		
Jacarepagu á	-	5.841	7.302	-	-	7.633	8.218	-		
Camp.Gran de	-	5.628	7.519	-	-	9.593	9.747	-		
Inhaúma	-	2.840	3.091	-	-	7.190	7.444	-		
Guaratiba	-	5.434	9.385	-	-	6918	7.627	-		
I.do Governador	-	1.695	2.391	-	-	2.594	2.856	-		
I.de Paquetá	-	1.177	1.517	-	-	1.260	1409	-		
Santa Cruz	-	-	3.677	-	-	3.445	3.018	-		
<b>Total</b>	-	<b>122.695</b>	<b>137.078</b>	<b>266.466</b>	<b>151.776</b>	<b>235.81</b>	<b>266.831</b>	<b>522.651</b>		

<sup>5</sup> Evolução da população da cidade do Rio de Janeiro no século XIX elaborada por LEVY; LINHARES, 1973, p. 134 a partir das seguintes fontes: Mapa dos Registros Paroquiais de 1799; Anuário Estatístico do Brasil de 19081912; e Recenseamento do Rio de Janeiro (DF) de 1821, 1849, 1855 e 1890.

O período colonial lidava com a questão do abastecimento de uma forma mais controlada na metrópole carioca. Havia assim até mesmo uma certa abundância de gêneros alimentícios na capitania da cidade do Rio de Janeiro, “seja para o abastecimento do povo, seja para fazer face a necessidades da governabilidade lusa na América” (SILVA, 1997,69). Em uma realidade alimentar que tinha grãos e cereais como base, o abastecimento no tempo colonial era algo, na maioria das vezes, seguro. As câmaras municipais retrataram, a partir dos relatos dos oficiais camarários, que não havia necessidade de preocupação com o domínio de reserva da produção cerealífera para suprir possíveis crises de falta do gênero que seriam prejudiciais à população. Essa realidade de estabilidade constante mudou no início do século XIX com a chegada da família real, ocasionando uma mudança de conduta frente ao discurso oficial. O príncipe regente, antes mesmo de se instalar no Rio de Janeiro, expediu ordens para os portos e capitanias mais próximas ao Rio “socorrerem a cidade de mantimentos” (SILVA, 1997, 70). Desse modo, gados e porcos passaram a ser remetidos livremente pela população e encaminhados à fazenda de Santa Cruz (LENHARO, 1992), onde o regente disporia as doações acumuladas de acordo com as necessidades (TAVARES, 2012). Ou seja, o crescimento demográfico do Rio já causou impactos imediatos antes mesmo da ancoragem da família real em solo carioca. Assim, ocorreram sucessivas crises de abastecimento, criando um estado crônico de instabilidade, oriundas do crescimento populacional ao lado de fatores como instâncias climáticas, insalubridade e instabilidades políticas na Corte, além dos desequilíbrios associados às fontes produtoras de gêneros alimentícios.

Mesmo assim, desde o período colonial, o comércio de gêneros alimentícios era um dos protagonistas das ruas e uma das razões que levavam até a cidade grupos de pessoas para comercializar. Desempenhado por alguns oficiais da escravidão de ganho, esse comércio era um dos mais acessíveis a distintos segmentos da sociedade colonial e imperial que alcançavam desde escravos de ganho ou trabalhadores livres, exercendo funções como lavrador de quintal, até a elite mercantil. Ao evidenciar o surgimento de um mercado local, que nasce em função desse crescimento demográfico e de todo esse trânsito que a região portuária proporcionava por conta do tráfico atlântico, escoamento e entradas de produtos pelo porto, é possível colocar em relevo os trânsitos alimentares e, principalmente, as necessidades comensais de quem circulava por esse território. A cidade crescia não só quantitativamente, como também ganhava maior importância simbólica e maiores demandas cotidianas.

A estimativa populacional do fim do século XVIII até a primeira metade do século XIX variou de 43.736 pessoas, com uma estimativa de 28.390 pessoas livres e 14.986 escravizados no ano de 1799, tendo um aumento considerável nos primeiros 20 anos do século XIX. Nesse

último período, são computados, no ano de 1821, um total de 79.321 pessoas, sendo 43.139 livres e 36.182 escravizados (SOARES, 1988). Nesse contexto, o Rio de Janeiro tornou-se uma cidade com uma significativa e crescente população composta por escravizados, chegando a representar 46% do total da população no início da década do século XIX, enquanto a população livre, que também era composta por pessoas negras, representava 54% desse total. Esse quantitativo gerou receio e insegurança à elite da corte. Houve temor de rebeliões e revolta dos escravizados, principalmente depois de Revolução Haitiana (AZEVEDO, 2004). Os primeiros três decênios do século XIX e o último decênio do século anterior foram marcados pela entrada de mais de 17.023 africanos pelo porto do Rio de Janeiro, dando um título de maior volume de importações brasileiras do mundo (SOARES, 1988). Logo, no contexto colonial, pelo ponto de vista econômico, esse território tinha um papel central na distribuição e reprodução do escravismo no Brasil, especialmente nas regiões Sul e Sudeste. Toda a capitania e a província que compunham o Rio de Janeiro tiveram um aumento populacional na virada do século XVIII para o XIX que marcava um crescimento de mais de 25%. Esse fato sofreu impacto direto e constante do tráfico negreiro, tendo uma população de escravizados que chega a alcançar 57% da população total em meados da década de 30 (SOARES, 1988).

Nesse mesmo período, o Valongo contava com mais de 50 salas e sobrados comerciais para a venda de escravizados. Imóveis com um, dois ou três andares preenchiam a rua principal da freguesia de Santa Rita (HONORATO, 2008). Nessas casas comerciais, os escravizados mais debilitados que chegavam da Kalunga com a saúde muito fragilizada recebiam cuidados alimentares e médicos específicos a fim de melhorarem as condições de vida e elevarem os preços desses cativos no momento da venda. Eram barracões quase todos com um quintal ao fundo e em alguns deles com capacidade para 300 a 400 cativos. Os andares térreos dos sobrados com salões sem divisões internas eram reservados para exposição dos escravizados (HONORATO, 2008). Nos andares superiores ou na parte da frente desses sobrados de apenas um andar eram reservados para a residência do proprietário e sua respectiva família. Ao longo da primeira metade do século XIX, a cidade tinha a sua sobrevivência totalmente vinculada à continuidade da escravidão, em que os escravizados tinham vivido numa cidade onde o trabalho compulsório era o fundamento da instituição urbana e era a base da expansão cidadina.

A partir dos estudos e investigações de Mary Karasch sobre a demografia carioca da escravidão urbana alguns dados foram trazidos pela historiadora e servem de apoio para a compreensão da realidade populacional cidadina carioca neste trabalho, as tabelas a seguir foram retiradas do livro *a vida dos escravos no Rio de Janeiro*, do capítulo *Fronteiras: um guia escravo da cidade do Rio de Janeiro*.

Tabela 3 - População total da cidade do Rio de Janeiro em 1838<sup>6</sup>

Paróquias	Pessoas Livres			Escravos			Total	Estrangeiros	Casas	Famílias
	Masc.	Fem.	Total	Masc.	Fem.	Total				
Sacramento	7934	7988	15922	4544	3790	8334	24256	2373	3322	3843
São José	5004	4322	9326	2870	2214	5084	14410	1312	1648	2094
Candelária	4277	1539	5816	2885	1412	4297	10113	2431	1153	1289
Santa Rita	5017	3833	8850	3582	2125	5707	14557	1469	2095	2061
Santa Anna	5020	5262	10282	3168	2323	5491	15773	635	2499	2528
Engenho Velho	2156	1720	3876	2915	1375	4290	8166	392	1212	856
Glória	2062	1888	3950	1489	1129	2618	6568	509	982	854
Lagoa	949	1054	2003	739	577	1316	3319	125	512	392
Total	32 419	27 606	60 025	22 192	14 945	37 137	97 162	9246	13 423	13 917

Tabela 4 - Crescimento estimado da população escravizada do Rio de Janeiro, 1799-1872<sup>7</sup>

Ano	População Total	Residências (Fogos)		Escravos <sup>a</sup>			Porcentagem Escravizada	
		Número	Densidade	Número Estimado em 3,0 por Residência	Número Registrado	Número Estimado em 3,6 por Residência	de Escravos Registrados	de Número Estimado de Escravos (3,6)
1799	43 376	—	—	—	14 986	—	34,6	—
1808	54 255	—	—	—	—	—	—	—
1808-18	60 090 <sup>b</sup>	4000	15,0	12 000	12 000	14 400	20,0	24,0
1821	79 321	10 151	7,8	30 453	36 182	36 544	45,6	46,1
1828-29	150 000	15 623	9,6	46 869	50 000	56 243	33,3	37,5
1834	97 599	15 362	6,4	46 086	43 349	55 303	44,4	56,7
1838	97 162	13 917	7,0	41 751	37 137	50 101	38,2	51,6
1844-45 <sup>c</sup>	—	14 203	—	42 609	53 088	51 131	—	—
1846 <sup>c</sup>	—	14 203	—	42 609	52 271	51 131	—	—
1849	205 906	21 694	9,5	65 082	78 855	78 098	38,3	37,9
1870 <sup>d</sup>	235 381	41 200	5,7	—	50 092 <sup>e</sup>	—	21,3	—
1872 <sup>d</sup>	222 313	37 481	5,9	—	—	—	—	—

O historiador Hebert Klein (1987) estruturou os estudos sobre demografia do tráfico atlântico a partir de um conjunto de fontes e métodos com base nos registros eclesiásticos de óbitos, casamentos, batizados, entre outras fontes. Dessa investigação minuciosa, surgiu uma

<sup>6</sup> Tabela da população total da cidade do Rio de Janeiro em 1838 reproduzida de KARASCH, 2000, p. 97. <sup>7</sup> Ibidem

análise mais profundada da realidade e identidade dessas pessoas trazidas compulsoriamente aos portos das cidades atlânticas nas Américas.

Essas investigações são resultado de análise de padrões sociodemográficos que abarcam dados como faixa etária, ocupações laborais, gênero, precificação, laços de parentescos, como também variações dos ditos etnômios africanos. O primeiro quartel do oitocentos foi marcado pelo impacto da intensificação do tráfico atlântico. Numericamente, nos 30 primeiros anos do século XIX, a estimativa total de africanos desembarcados no Rio de Janeiro chegava em uma média de 570 mil a partir dos estudos de Goulart (1949). Mary Karasch (2000), já citada ao longo desde capítulo, traz uma abordagem da vida e culturas escravas no Rio de Janeiro com base nas questões demográficas, além de trazer mais a fundo os estudos sobre nações e locais de origem de africanos vítimas do tráfico atlântico. A autora nos traz cálculos dos primeiros quatro decênios do século XIX, quando os números de escravizados passaria dos 600 mil cativos. Na linha tênue entre liberdade, limites, privado e público no meio urbano, os índices demográficos de escravizados que chegavam e permaneciam no Rio eram crescentes e atravessavam diretamente as dinâmicas de toda a cidade. Nesse contexto, a expansão urbana cada vez mais vai se materializando, surgindo mais freguesias e mais corpos passaram a transitar e a nutrir a cidade.

Tabela 5 - Censo da cidade do Rio de Janeiro de 1849<sup>7</sup>

Paróquias	Brasileiros			Estrangeiros			Sexo		
	Masc.	Fem.	Total	Masc.	Fem.	Total	Masc.	Fem.	Total
Pessoas Livres na Cidade do Rio de Janeiro em 1849									
Sacramento	7683	9510	17193	6453	1789	8242	14136	11299	25435
São José	5595	4757	10352	3780	1280	5060	9375	6037	15412
Candelária	2570	1818	4388	5005	556	5561	7575	2374	9949
Santa Rita	5948	5447	11395	5555	1145	6700	11503	6592	18095
Santa Anna	8929	9715	18644	3439	1107	4546	12368	10822	23190
Engenho Velho	3338	3825	7163	1984	611	2595	5322	4436	9758
Glória	2612	3293	5905	1644	619	2263	4256	3912	8168
Lagoa	2964	1995	4959	1076	277	1353	4040	2272	6312
Total	39639	40360	79999	28936	7384	36320	68575	47744	116319
Pessoas Libertas na Cidade do Rio de Janeiro em 1849									
Sacramento	128	185	313	791	1102	1893	919	1287	2206
São José	251	373	624	429	585	1014	680	958	1638
Candelária	16	24	40	92	62	154	108	86	194
Santa Rita	113	176	289	558	566	1124	671	742	1413
Santa Anna	425	633	1058	802	827	1629	1227	1460	2687
Engenho Velho	191	287	478	369	520	889	560	807	1367
Glória	65	108	173	224	326	550	289	434	723
Lagoa	62	106	168	174	162	336	236	268	504
Total	1251	1892	3143	3439	4150	7589	4690	6042	10732
Escravos na Cidade do Rio de Janeiro em 1849									
Sacramento	2437	2709	5146	5566	3503	9069	8003	6212	14215
São José	1707	1755	3462	4261	2634	6895	5968	4389	10357
Candelária	1149	1089	2238	4772	1530	6302	5921	2619	8540
Santa Rita	1716	1495	3211	6577	2516	9093	8293	4011	12304
Santa Anna	2280	2653	4933	4632	3275	7907	6912	5928	12840
Engenho Velho	1749	1736	3485	4252	2022	6274	6001	3758	9759
Glória	1239	1185	2424	2788	1567	4355	4027	2752	6779
Lagoa	826	789	1615	1514	932	2446	2340	1721	4061
Total	13103	13411	26514	34362	17979	52341	47465	31390	78855

Fontes: Hermann Burmeister, *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais...* Trad. Manoel Salvaterra e Hubert Schoenfeldt (São Paulo, 1932), p. 325; e n. 21.

Nota: O que segue são números de residências em cada paróquia: 5054 na de Sacramento; 2671 na de São José; 1825 na da Candelária; 2964 na de Santa Rita; 4352 na de Santa Anna; 2386 na de Engenho Velho; 1461 na da Glória; e 981 na da Lagoa. O total é de 205906 pessoas em 21694 residências.

O perfil dos escravizados trazidos pelo tráfico era em sua maioria homens, negros e adultos. Dois terços dos cativos que atracavam nos portos cariocas eram do sexo masculino e três quartos desses cativos já estavam na vida adulta, ou seja, no ápice da sua força de trabalho (KARASCH, 2000, P.97). Esse perfil de importação gerava uma disparidade entre os gêneros. Havia assim muito mais homens do que mulheres, impactando na manutenção da escravidão.

<sup>7</sup> Censo da cidade do Rio de Janeiro de 1849 reproduzido de KARASCH, 2000, p. 110.

A possibilidade de um aumento do contingente de negros a partir da escravidão endógena, por meio da reprodução local, não rendia tanto por conta da diferença numérica dos gêneros, havendo bem mais homens do que mulheres. Isso resultou na intensificação da importação de cativos, aquecendo o infame comércio do tráfico transatlântico e ampliando também os processos de descarte dessas “mercadorias” com grande facilidade a partir de um nível de “improdutividade” (KARASCH, 2000). A população escravizada no Brasil do século XIX era marcada por uma maioria africana e uma parcela minoritária dos cativos eram nascidos no Brasil. Os negros do continente africano representavam mais da metade da população cativa no território brasileiro. Havia uma estimativa no fim da década de 1820 de mais de dois escravos africanos para uma escravizada africana, em um cálculo que retratava uma proporção de 215 homens para um grupo de 100 mulheres e para os negros nascidos no Brasil, ditos crioulos (KARASCH, 2000).

#### **1.4 Povos diferentes para um só destino: demografia, etnias e transformações na cidade portuária**

O século XIX foi marcado, como dito anteriormente, por um aumento acentuado nos desembarques de escravizados no Brasil. Isso ocorreu devido ao revivescimento da tradicional economia açucareira após o declínio da concorrente colônia de São Domingos no último decênio do século XVIII (KLEIN, 1987). Em paralelo a esse acontecimento, a economia da região de Minas Gerais crescia e necessitava de mais mão de obra cativa. Na década de 1820, houve uma grande explosão nos níveis de importação de mão de obra cativa devido às ameaças de extinção do tráfico negreiro (KLEIN, 1987). Já a década de 1840, foi marcada por um novo aumento nos níveis de importação até a chegada dos anos 1850 com a proibição total do tráfico transatlântico. Havia mercados regionais de escravizados no Brasil. A maior parte dos cativos chegavam pelos portos do Rio, consagrando a cidade como grande catalisadora e importadora de escravizados para todos esses mercados regionais. O Rio de Janeiro era, na maioria das vezes, abastecido por escravizados que seriam africanos centrais, provenientes da região Congo-Angola, especialmente oriundos de Loango\Luanda, posteriormente Moçambique, hipótese reforçada pelos dados de Behrendt, Eltis e Richardson (GOMES, 2012) e pelas investigações de Miller (ELITIS, 2000).

Esse forte fluxo de pessoas na cidade estava diretamente vinculado ao movimento das ruas e necessariamente às condições demográficas apresentadas. Um dos indicadores demográficos do século XIX são os censos realizados a mando do império. Os censos são trabalhados aqui como delimitadores temporais que dialogam diretamente com a experiência escrava urbana carioca e abrem caminhos



analíticos para a comensalidade. O período entre o ano de 1821 e 1849 estava vinculado a essa grande chegada de cativos aos portos cariocas. O levantamento demográfico mais detalhado desse período, a partir da análise das nações e povos que constituía a malha escravizada urbana, foi fundamental para compreender quais eram os cativos presentes no território citadino. A partir dessa identificação, os impactos e influências que o campo comensal sofreu fica mais nítido, devido a influência de diversas culturas, hábitos e práticas comensais e comerciais dos cativos. A primeira metade do século XIX, marcada pelo tráfico atlântico para o território urbano carioca, impactou não só a densidade populacional como todas as esferas da vida urbana. Entre o ano de 1801 e 1830 atracaram no Rio de Janeiro 570 mil africanos (GOULART, 1975). Já no ano de 1849, o censo revelou que os africanos compunham 66,4% da população escrava da cidade. Esse percentual poderia alcançar números mais elevados, uma vez que muitos senhores de escravizados escondiam seus cativos devido a situação de ilegalidade do tráfico atlântico desde a década de 1830.<sup>8</sup> Isso indica que a porcentagem de africanos na população escravizada nas décadas de 1830 e 1840 variou entre dois terços a três quartos do total (KARASCH, 2000). Os historiadores Philip Curtin, Eltis apontam que, entre os anos de 1811 e 1830, o quantitativo de cativos africanos desembarcados no Rio de Janeiro chegou a aproximadamente 470 mil (CURTIN apud KARASCH, 2000, p.100).

Tabela 6 - Comparação de áreas de embarque de africanos para o Rio de Janeiro, a partir da identificação das “nações” nos registros paroquiais e inventários post-mortem, 1801-1830<sup>9</sup>

	Porcentagem	Porcentagem
Principais áreas de embarque	Nos registros paroquiais (batismo)	Nos inventários postmortem
África ocidental	13	4
África oriental	34,5	10
África central	52,5	86
Congo norte	39,8	24,8
Sul de Angola	3	26,1

<sup>8</sup> A Lei de 7 de novembro de 1831 foi promulgada com o intuito de extinguir o tráfico negreiro em território brasileiro, constituindo-se como a primeira norma nacional orientada nesse sentido. As origens estão na Convenção Anglo-brasileira de 23 de novembro de 1826, ratificada em 1827, em que o governo brasileiro compromete-se com a Grã-Bretanha em tornar, em um período de três anos, o comércio de africanos um crime de pirataria e a combatê-lo.

<sup>9</sup> Tabela elaborada com base nos dados pesquisados nos livros de batizados de escravos das paróquias de Candelária, Santana, Santíssimo, Sacramento, São José e Santa Rita, 1801 -1830 (Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro) e amostra de 997 inventários post-mortem, 1801-1830, Arquivo Nacional.

Norte de Angola	9,7	32,1
Outros da África central	--	3%
Total (número absoluto)	17.113	6.743

O século XIX resultou, a partir da intensificação do tráfico atlântico, na construção de diversas identidades étnicas na diáspora atlântica. A rota do tráfico de cativos destinado às Américas, com destaque para as cidades atlânticas da costa brasileira, é impactada profundamente pela estreita ligação comercial entre os portos de Salvador e os do Golfo do Benin na Costa Ocidental Africana, entre os séculos XVII e XIX (FREITAS, 2015). Essa era uma das principais rotas do tráfico negreiro e, a partir dela, é possível observar a predominância de certas etnias nas cidades portuárias. Os iorubás compunham a gama étnica da população africana da Bahia, e a massa de escravizados de origem bantu era direcionada na maioria das vezes para o Sudeste do país. É possível também desvelar sobre as migrações internas dos cativos pelo território brasileiro, que alteraram drasticamente as vivências, práticas culturais e sociais de cada cidade. Exemplo maior desses trânsitos internos é o êxodo de iorubás de Salvador para o Rio de Janeiro, que impactou a cidade nas formas de se relacionar com o alimento, com a rua e o comércio (FREITAS, 2015).

Havia alguns grandes grupos de africanos no Rio de Janeiro, destacando-se os seguintes: congos, angolas, cabindas, benguelas, caçanjes, moçambiques, entre outros. Africanos ocidentais representaram de 1,5 a quase 7% (dependendo das fontes e dos períodos) do volume total de africanos. Já os africanos centrais (divididos entre Congo norte, norte de Angola e sul de Angola) representavam 79,7%, e os africanos orientais, 17,9%. Karasch (2000, p. 35) destaca, ainda 37 nomes como de origem desconhecida.

Tabela 7 - Distribuição das principais identificações das “nações” dos africanos batizados nas paróquias urbanas no Rio de Janeiro, 1801-1830<sup>10</sup>

IDENTIFICAÇÃO	PORCETAGEM
Angola	2,4
Benguela	2,8
Cabinda	30,7

<sup>10</sup> Tabela elaborada com base nos dados pesquisados Livros de batizados de escravos das paróquias de Candelária, Santana, Santíssimo Sacramento, São José e Santa Rita, 1801-1830 (Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro).

Cabunda	0,2
Calabar	1,8
Caçanje	1,6
Congo	9,1
Guanguela	0,3
Hausá	0,15
Inhambane	0,4
Libolo	0,3
Mina	11
Moçambique	31,3
Monjolo	3
Nagô	0,25
Quilimane	2,9
Quissama	0,2
Songo	1,6
Total de registros (número absoluto)	17.113

Entre batizados, registros de óbitos, inventários e outras fontes é possível compreender que no solo da corte imperial predominavam os escravizados oriundos do Centro-Oeste Africano, que compunham as nações congos, cabindas, angolas, benguelas. Esses grupos, no cotidiano, construía estratégias de diferenciação entre eles. No século XIX, o território do centro-oeste africano era dividido nas regiões do Congo do Norte (Cabinda), Angola e Benguela. Alguma das vezes, traficantes do Rio de Janeiro pegavam escravizados de toda a Costa do Congo Norte e classificavam-nos como uma única carga. Ao chegarem no Rio eram denominados de cabinda. Esses formavam um grupo quase tão grande quanto os angolas e os congos (KARASCH, 2000, p. 51). Cabinda era um importante porto do tráfico de escravizados, localizado ao norte do Rio Zaire. Dessa forma, muitos escravizados eram classificados como cabinda, porque tinham sido transportados por esse local. Essa região na costa africana era utilizada pelos traficantes cariocas como base para as operações comerciais em toda a costa do norte do Cabo Lopez e para conexões com mercados do Rio Zaire (KARASCH, 2000, p. 51). A partir da década de 1840, os cabindas passaram a ter um papel de maior importância no contexto de tráfico ilegal. Etnias como Nsundis, Tekes, Tios e os Gabões eram todos associados ao tráfico da Cabinda e do Norte. Etnias como Angicos e Monjolos, conhecidos por suas

escalificações, tinham fama de ser numerosos, astutos e com fortes inclinações a revoltas, revoluções e resistência ao regime escravocrata (KARASCH, 2000, p. 51). Já os Gabões eram importados de barracões na costa do Rio Gabão e com uma presença menos numerosa do que as duas etnias anteriores. Nesse enredo, Angolas, Congos e Cabindas, oriundos do Centro-Oeste africano, compunham grande parte da mão de obra negra do Rio de Janeiro oitocentista.

Nessa região centro-ocidental da África, o mercado (as práticas de venda e comércio de produtos, comidas e afins), através do comércio de rua, era realizado majoritariamente por mulheres. A arte do mercar era uma prática vinculada à tradição familiar ancestral, cujo gênero era um critério para designar o ofício a ser desempenhado pelas pessoas. O comércio, mercado, as práticas mercantes ocorriam por meio da venda de legumes, frutas, doces, peixe seco, comida preparada, carnes e outros gêneros primários, além de eventualmente incluírem tecidos, fumo, aguardente e outras miudezas, abastecendo de secos e molhados os aglomerados urbanos (FREITAS, 2015). O historiador Fernando Vieira de Freitas (2015) e Juliana Barreto Faria (2012), em suas pesquisas, retratam as práticas mercantes das quitadeiras no território carioca, mas também trazem informações sobre as culturas e as localidades que antecederam e serviram de inspiração para as práticas comerciais na diáspora. Ambos os pesquisadores, em dado momento de seus trabalhos, debruçam sobre os portos de cidades atlânticas na costa africana, principalmente no território de Luanda, analisando a existência de negras de tabuleiro e a forte tradição mercante desses lugares.<sup>11</sup> Desde o século XVII, em alguns territórios africanos, mulheres desenvolveram uma forte atividade comercial que as unia a uma complexa e variada rede serviços de compra e venda de gêneros (SANTOS, 2011). As ruas e feiras abertas, as kitandas, eram cenário da matrigestão negra africana, onde o comércio era controlado por mulheres do grupo étnico banto mbundu, a mubadi (vendedora ou funcionária) e a mukwa (dona do negócio) (AMORIM, 1996; COSTA; SILVA, 2002, p. 237; PANTOJA, 2004). Essas mulheres e seu labor serviram de referências para as práticas mercantes nas Américas, ampliando as trocas e influências que a diáspora proporcionou. Nas feiras e nos mercados das ruas da África centro-ocidental, as quitadeiras tinham como critério básico de divisão e organização de seus ofícios as relações de parentesco, étnica e tipologia de seus negócios e produtos comercializados. Muitos desses padrões e organização foram reformulados nas

---

<sup>11</sup> Fernando Vieira de Freitas (2015) e Juliana Barreto Faria (2012) investigam sobre mulheres quitadeiras e as práticas mercantes no Rio de Janeiro oitocentista. Fernando analisa o mercado das quitadeiras – mulheres negras do comércio de rua - e as disputas envolvendo seu ofício durante o processo de modernização da cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Juliana estuda as dinâmicas e a inserção dos africanos ocidentais (negos minas) no mercado de trabalho urbano carioca.

práticas mercantes nas cidades atlânticas a partir da realidade e especificidades de cada território.

Já a segunda principal área de origem dos escravizados importados para o Rio de Janeiro era da África Oriental, com uma porcentagem de 18 a 27%, vindo da região do Sul da Tanzânia, norte de Moçambique, Malaíu e nordeste de Zâmbia. Os africanos do leste da África, que não eram muito conhecidos pelos senhores e traficantes brasileiros, eram denominados de “Moçambiques”. Esses escravizados oriundos do oriente africano eram agrupados em portos de exportação como Momçamba e Mombaça. Havia também outra nação bem significativa de origem oriental, os Quelimane, que também era o nome de um porto dessa região. Eram esses dois portos que dominavam a exportação de escravizados da região oriental da África para o Rio de Janeiro. Um terceiro porto, porém com menos destaque, Inhambane, que também era o nome de uma nação que tinha uma presença no Rio de Janeiro muito inferior às outras nações. O último ponto de fornecimento de escravizados ao tráfico atlântico oriundo do oriente africano era a ilha de Madagascar. Já da África ocidental contribuiu com uma margem de 7% dos escravizados totais do tráfico atlântico (KARASCH, 2000, p. 63), oriundos sua maioria do leste da Nigéria, da costa da Guiné da mina. Desse modo, se entende que as origens dos escravizados do Rio de Janeiro eram totalmente diversificadas, assim como os ofícios desempenhados por eles. Ao falar de demografia, é preciso lembrar do Censo de 1949 cujos números indicam que os africanos ocupavam mais de 63,5% da população da cidade. Essas pessoas destinadas aos portos brasileiros saíram de lugares de origens específicos, com suas heranças culturais, afetivas, políticas, sociais, laborais e comensais. Na verdade, essa população africana desse censo deveria ser ainda maior, uma vez que muitos senhores escondiam seus escravizados dos realizadores do censo por conta da ilegalidade da importação desses cativos, como já dito anteriormente. A diferença no quantitativo entre os escravizados africanos e os crioulos em solo brasileiro, principalmente o carioca é enorme, como aponta Karasch (2000, p. 63).

### **1.5 Os escravos minas e o impacto na realidade urbana diaspórica**

Desde os primórdios do tráfico atlântico destinado ao Brasil, o Rio de Janeiro e Salvador constituíram os principais pontos de recepção de cativos e eram responsáveis pela dispersão de escravizados para o interior do Brasil. Os portos cariocas eram a base para a distribuição de cativos em nível nacional. Essas duas regiões eram, também, os maiores portos atlânticos de toda a América. As cidades do Rio de Janeiro e Salvador reuniram durante toda a escravidão atlântica muitos escravos africanos de diferentes procedências. Escravizados da costa ocidental africana eram minoria em solo carioca e maioria no território baiano provinha do centro oeste

de África e eram conhecidos como *negros minas*. No recorte temporal referente ao ano de 1800 até 1843, os estudos de Mary Karasch apontam que mais de 600 mil africanos que aportaram no Rio de Janeiro, apenas 1,5% eram originários da costa ocidental (KARASCH, 2000). A realidade plural de negros africanos na diáspora, oriundos de diferentes nações, refletia as estratégias de resistência desses cativos em solo diaspórico. Os de mesma etnia ou de etnias muito próximas provenientes da mesma terra natal se organizavam em grupos maiores e construíam táticas de diferenciação, enquanto cativos de diferentes nações e em proporções numéricas menores se uniam para fazer frente às dificuldades impostas pela presença dos grupos majoritários. Esse era exatamente o caso dos “negros minas” no Rio de Janeiro,<sup>12</sup> que, mesmo demograficamente minoritários, tinham grande visibilidade na cidade (FARIAS; SOARES, 2017).

Ao falar nos “negros minas”, é necessário enfatizar que esse termo é atravessado por ideias generalistas. A classificação dada à “nação mina” apaga a variedade étnica e linguística dos escravizados que compunham esse grupo. A uso da designação “mina” dá a esse segmento da população escravizada a falsa ideia de uma unidade, continuidade e semelhança na identificação dos cativos (FARIAS, 2012). Os grupos classificados como “minas” eram oriundos de diferentes localidades e realidade étnicas e culturais. O uso do termo “mina” era uma estratégia bem estabelecida para melhor gerir no interior do grupo uma nova forma de organização. Prevalciam costumes e práticas oriundas do território natal desses cativos, porém, eram ressignificadas e mantidas em outro território, refletindo na consciência de uma existência no mesmo tempo, mas não no mesmo lugar, o que a antropologia vem a chamar de *coetaneidade* (FABIAN, 2013). Um exemplo: “O Mahi era mina. A identidade mina apontava para um esforço de construção de uma forma de identificação que reunia um conjunto de desgarrados, ou melhor, desterrados em arranjos precários e provisório” (FARIAS; SOARES, 2017, p. 49). Podemos assim entender a identidade mina como uma tentativa de reconstrução de uma forma identitária baseada nos costumes e tradições da terra natal dos cativos, mas aplicada na realidade diaspórica, em que essa identidade organizava os cativos a partir de arranjos precários e provisórios em solo desconhecido na tentativa de resistência e sobrevivência. Dessa forma, os afro-ocidentais, conhecidos como negros minas, tendiam a se unir para fazer frente às dificuldades impostas pela sociedade carioca. Justificativa essa que se aplica ao fato desse grupo

---

<sup>12</sup> Sobre os “minas” na cidade do Rio de Janeiro, ver: SOARES, 2000; SOARES, 2007; GOMES; SOARES, 2001; FARIAS; GOMES; SOARES, 2005; FARIA, 2004; FARIAS, 2015.

ter desempenhado um papel social bem particular e determinante no quadro da escravidão urbana, a partir de um processo de agregação identitária (FARIAS; SOARES, 2017, p. 48).

Há registros da presença dos chamados ‘negros minas’ desde o final do século XVII na Bahia e, nos primeiros anos do século XVIII no Rio de Janeiro. A diversidade da composição linguística e étnica dos africanos designados “minas” na cidade do Rio de Janeiro ao longo dos séculos XVIII e XIX impactou os rumos da cidade e o cotidiano urbano das ruas. O ingresso deles no solo carioca se iniciou quando traficantes de escravizados começaram a enviar embarcações para a costa da mina africana em busca de cativos para serem enviados a Minas Gerais para a exploração do ouro (FARIA; SOARES, 2017, p. 46). A rota Rio de Janeiro - Minas Gerais importava da costa mina africana muitos cativos oriundos da baía do Benin, das regiões que hoje se situam os países do Togo, Benim e Nigéria. Apesar das proximidades territoriais, as realidades dessas regiões eram marcadas por muitas divergências e diferenças entre si. Demografia, geografia física, grupos étnicos, organização política e econômica, línguas, culturas e meio ambiente em que viviam eram distintos. A partir do traço linguístico foi possível mapear quais cativos minas chegavam aos portos cariocas e de qual região da costa eles vieram. Cativos oriundos das regiões onde o *gbe* era predominante chegavam em maioria numérica nos portos cariocas no século XVIII. Já o século seguinte é marcado pela maior presença de minas oriundos das regiões de língua iorubá se tornando maioria ao longo do período (FARIAS; SOARES, 2017, p. 48).

Entre os séculos XVIII e XIX, as regiões africanas de onde provinham grande parte dos cativos estavam vivenciando diversas guerras, que garantiam a manutenção do tráfico atlântico. Os povos iorubanos, constituídos por diferentes nações, estavam presentes em um vasto território da região da atual Nigéria, que correspondia ao poderoso reino de Oyó, com concentração na região de Lagos. Esse território era um importante entreposto escravista da costa ocidental e garantia o fornecimento contínuo e em grande escala de cativos no século XIX. Muito dos negros e negras capturados eram oriundos da expansão islâmica sobre o território iorubano que garantia uma captura maior de escravizados. Todo esse contexto acarretou o colapso do reino de Oyó que se expandiu para as terras vizinhas. A maioria dos iorubanos, que vinham do reino de Oyó, eram direcionados a Salvador, e lá eram chamados de Nagôs. Muitos deles, no ano de 1835, fizeram a revolta dos malês (FARIAS; SOARES, 2017, p. 53). Esses africanos ocidentais que primeiramente residiam em Salvador na diáspora, depois eram encaminhados ao Rio de Janeiro. As nomenclaturas como yoruba e nagôs quando chegavam ao Rio de Janeiro eram transmutadas para a denominação mina. Entre o final do

século XVIII e os primeiros decênios do XIX, os “minas” que desembarcavam no Rio de Janeiro representavam 3,2% do total da escravaria desembarcada na cidade (FLORENTINO, 2002).

O século XIX foi marcado pelo tráfico interprovincial de negros minas levados de Salvador para o Rio de Janeiro. Nos primeiros 25 anos dos oitocentos, desembarcaram mais de 17.200 minas (iorubás) nos portos baianos e, desse quantitativo, apenas 1.000 foram direcionados para o Rio de Janeiro, por meio do tráfico interno. Já nos anos seguintes, até a década de 1850, foram enviados ao Rio de Janeiro 28.400 negros minas (ELTIS, 2004). Muitas das informações sobre os cativos minas presentes no solo carioca nesse período é devido a organização dos próprios enquanto residiam na cidade. A partir de ações de organização em massa, os “minas” eram caracterizadas na diáspora por construções coletivas como irmandade, em esferas sociais e obras materiais com construção de igrejas próprias. Foram responsáveis pela criação das irmandades de Santo Elesbão e Santa Efigênia, erguidas no ano de 1740, principalmente africanos minas oriundos da Costa da Mina, de Cabo Verde, São Tomé e Moçambique (FARIAS; SOARES, 2017, p. 50). Os escravizados minas que chegavam aos portos cariocas no século XIX, vinham de uma configuração étnica diferente, mesmo oriundo da região do Benin, pois no oitocentos já havia grandes traços iorubanos entre os minas, ao contrário do século XVIII, que era fortemente marcado pela língua *Igbe* (FARIAS; SOARES, 2017, p. 51). Todos esses aspectos frente à formação identitária dos escravizados trazidos para cá são extremamente importantes até mesmo para se compreender as práticas culturais, mercantes e sociais desempenhadas por esses povos na diáspora.

Por estarem em menor número na cidade do Rio de Janeiro, os “minas” se organizavam a partir de agregação identitária. Construíaam laços entre si e formavam redes de sociabilidade. Os ofícios das quitadeiras, a relação com o alimento e práticas comensais eram um forte exemplo disso no cotidiano urbano carioca. O território das ruas e dos portos da cidade era marcado com a forte presença dos “minas” como escravos ao ganho. Esse quadro de barreiras de socialização enfrentada pelos nagôs na cidade do Rio se tornava mais agudo quando os negros já eram livres (forros) e precisavam se inserir nas redes de trabalho já existentes na cidade. “Os minas estabeleciam áreas de ocupação para moradia, lazer, trabalho, práticas religiosas, minimizando, pela organização, o ônus de serem um grupo minoritário entre os outros africanos da cidade.” (FARIAS; SOARES, 2017, p. 51). O Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX era simplesmente a maior cidade africana no mundo atlântico. A partir da segunda metade da década de 1830, o número de negros minas presentes na capital do império se fez maior, pois muitos minas vieram em êxodo de Salvador para o Rio de Janeiro



depois da revolta dos Malês, em 1835, em Salvador. Ou seja, o número de africanos ocidentais na cidade elevou consideravelmente e isso impactou nas dinâmicas das ruas, no mercar e no comer. Aos poucos se constituía uma rede interprovincial dos africanos minas que possibilitava uma comunicação e fortalecimento entre eles. Formou-se também um medo coletivo da sociedade frente a esse grupo, com receio de novas revoltas, levantes subversivos de cativos e livres a partir de um “medo da contaminação malê, a ponto de muitos negros minas serem vendidos para o interior para diminuir o perigo de novos ataques minas” (FARIAS; SOARES, 2017, p. 54).

### 1.6 A demografia e a relação com freguesias portuárias

A maioria dos cativos que residiam nos núcleos urbanos se concentrava nos territórios centrais da cidade. Desde as primeiras décadas do século XIX, havia a presença de cativos africanos nas oito freguesias com destaque para a Freguesia de Sacramento, com um total de 10.962 africanos (KARASCH,2000). Esse território abrigava o maior contingente de escravizados africanos alforriados de toda a corte. Logo em seguida vinha a freguesia de Santa Rita com um total de 10.217 africanos, quantitativo vinculado à proximidade da região com o porto da cidade. Os africanos, com destaque para os minas, predominavam nas freguesias urbanas e, conseqüentemente, nas ruas, a partir de seus ofícios ao ganho. A presença numérica de cativos e forros era semelhante entre as freguesias urbanas, retratando um quantitativo de negros africanos libertos em maior número. Essa realidade era um reflexo do cotidiano nos negros e negras minas que alcançavam em maior número e menos tempo suas cartas de alforria. Os minas constituíam o único grupo que residia majoritariamente nas regiões centrais da cidade (SOARES, 2004). Através dessa presença assídua no epicentro do universo urbano, os minas possuíam características de urbanidade muito vivida no cotidiano. Eles estavam concentrados e organizados nos centros mais urbanos e mais antigos da cidade (FARIAS, 2005, p. 265-291).

Tabela 8 - Africanos nas freguesias urbanas - 1849<sup>13</sup>

Freguesia	Escravizados	Libertos	Escravizadas	Libertas	Total de Africanos
Sacramento	5.566	791	3.503	1.102	10.962
São José	4.261	429	2.634	585	7.909
Candelária	4.772	92	1.530	62	6.456

<sup>13</sup> Fonte: Recenseamento 1849. Censo da cidade do Rio de Janeiro de 1849 reproduzido de KARASCH, 2000,.

Santa Rita	6.577	558	2.516	566	10.217
------------	-------	-----	-------	-----	--------

Santana	4.632	802	3.275	827	9.536
Engenho Velho	4.252	369	2.022	520	7.163
Glória	2.788	224	1.567	326	4.905
Lagoa	1.514	174	932	162	2.782
Total	34.362	3.439	17979	4.150	59.930

Os territórios que abrigavam a maior parte dos africanos, principalmente as freguesias localizadas na região portuária, eram marcados pela autonomia e liberdade desses negros. A forma que experienciavam a vida pública e privada, apesar do cativo, era peculiar e flexível, especialmente por conta das particularidades da escravidão de ganho. Havia uma mobilidade e circulação pelas ruas, por parte dos cativos, intensa e constante, fazendo parte da rotina da cidade. Havia uma certa liberdade e autonomia tanto nas ruas como em suas residências, já que não moravam com seus donos ou já eram livres e responsáveis por sua moradia. Nas residências dos africanos ao ganho, a vida privada e comunitária se confundia (FARIAS; GOMES; SOARES; ARAUJO, 2006, p. 83-101). Era um dia a dia marcado por trocas comunitárias e coletivas. As ruas, espaços públicos, praças e afins se tornavam extensão das residências dos cativos. Essa foi uma realidade que sofreu fortes repressões frente ao projeto de modernização e urbanização da cidade, colocando os negros e as negras mais uma vez como alvo das investidas e ações coercitivas do império contra eles. Toda essa repressão fortificava as relações de sociabilidade, solidariedade e irmandade entre os cativos africanos, sobretudo entre nações (FARIAS; GOMES; SOARES; ARAUJO, 2006, p. 83-101). Era comum, principalmente entre os minas, a construção de redes de vizinhança abrindo caminho para construção de novos vínculos e experiências. As identidades eram fortalecidas a partir dos laços de vizinhança, religiosidade, junto às relações familiares e profissionais.

O contingente populacional era cada vez maior em nível de importação internacional e dentro das fronteiras do império, chegando ao solo carioca negros de muitos lugares. O seu ponto de partida de África era um fator determinante para a vida dos cativos na diáspora. A classificação dos escravizados e as divisões deles estavam atreladas ao critério do lugar de origem, sua terra natal, que normalmente se dividia entre África e Brasil. Os nascidos na África eram respectivamente classificados como africanos ou negros, já os oriundos do Brasil, crioulos (a última também se estende a africanos nascidos em colônias portuguesas da África). A partir

dessa primeira classificação, os escravizados tinham seus destinos traçados por meio da escolha dos seus senhores. Os escravizados brasileiros eram qualificados por cor, enquanto os africanos tinham suas classificações a partir das suas etnias, e dentro desse contexto, todos os africanos eram considerados negros. Exemplo: um cativo brasileiro poderia ser considerado Antônio crioulo ou Maria parda, enquanto os africanos seriam Antônio Angola ou Maria Moçambique. Já os escravizados que compunham os grupos dos povos originários, no caso os indígenas ou ameríndios, eram classificados por cor ou origem tribal, essas decisões mais específicas eram atribuídas regulamentações políticas governamental específicas. Além das classificações de negros para africanos, crioulos para negros nascidos no Brasil ou em outros solos de colônias portuguesas, havia a classificação parda, que era designada a mulatos ou a pessoas com pais africanos e europeus. Os próprios pardos usavam essa categoria para se distinguir dos outros crioulos ou outros grupos racialmente mistos (KARASCH, 2000, p. 38).

Num apanhado geral, a partir da análise de Karasch (2000), as nações brasileiras que estavam divididas por cor, incluíam os habitantes originais da terra, classificados como botocudos e outros, as populações racialmente mistas de todo o Brasil, classificados como Cabras, os descendentes de europeus com africanos classificados de pardos, e os negros nascidos no Brasil denominados de crioulos (KARASCH, 2000, p. 40). Toda essa classificação e troca impactava nos hábitos cotidianos e nas práticas alimentares. Quais as influências e práticas comensais específicas cada grupo carregava consigo e trocava entre os outros? Como se constitui uma comensalidade em um ambiente tão plural? Cor e origem regional dividiam os brasileiros uns dos outros. A cidade do Rio de Janeiro talvez fosse mais estranha para um novo escravizado que veio do Pernambuco rural do que para um africano da Luanda urbana. É a partir dessa amálgama que busco entender o que constitui a comensalidade negra carioca oitocentista.

As origens e especificidades regionais de cativos brasileiros eram sublimadas pelos senhores de escravos. Por esse modelo classificatório, as etnias desses cativos eram designadas tão somente pela sua cor. Na prática da realidade oitocentista carioca, as principais etnias brasileiras eram a crioula, a parda e a cabra. Tanto cativos crioulos e pardos como africanos mantinham identidades e comunidades separadas da mesma forma que buscavam não misturar as nações (KARASCH, 2000, p. 40). Cativos africanos eram originários, na maioria das vezes, de colônias portuguesas na África dentre elas as de Cabo Verde, Ilha do Príncipe, São Tomé, Angola e Moçambique. Escravizados africanos e crioulos faziam comunidades comuns no Rio de Janeiro, assim como também negros nascidos em outras partes do Brasil que se juntavam aos negros nascidos na corte. Esses trânsitos de pessoas também impactavam no trânsito de costumes e culturas, principalmente no campo da comensalidade. As origens mais comuns dos

escravizados brasileiros que viviam no Rio de Janeiro eram as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Rio Grande do Sul (KARASCH, 2000, p. 38) e isso gerava impactos diretos nas práticas comensais de escravizados na corte, pois cada região trazia traços particulares e culturas próprias. Além do tráfico transatlântico, o Rio de Janeiro era impactado pelo tráfico regional, que alterava a sua demografia. Junto a isso havia também um comércio direto do Rio de Janeiro com a Costa da Mina, que teve sobrevida até meados do século XIX. Esse comércio garantia o fornecimento de cativos às regiões, alimentando as regiões meridionais e posteriormente – na década de 1820 – as áreas cafeeicultoras e açucareiras do vale do Paraíba e norte fluminense. A partir desse breve panorama de migrações e chegadas de diferentes povos ao Rio, é possível compreender a complexidade da troca cultural que atravessava o universo alimentar.

As raízes portuárias da cidade carioca permitiram e possibilitaram que se tornasse o que foi no século XIX. Um território que tem em seu DNA a relação direta e necessária com as dinâmicas portuárias. Era o porto e as atividades através dele que garantiam (FONSECA, 2019, p. 186) ao Rio de Janeiro uma conexão em níveis quase globais com relações comerciais mundo a fora. Em outras palavras, a cidade do Rio de Janeiro só foi o que foi no século XIX devido às suas raízes portuárias (FONSECA, 2019, p. 186). Todo esse trânsito, contato com o mundo e importância do porto e da cidade atlântica carioca para o tráfico negreiro geraram na cidade intensas transformações urbanísticas e, junto a isso, a necessidade de novas infraestruturas. O que era um cenário de uma realidade colonial foi cedendo lugar a um crescimento nos empreendimentos e demandas urbanas. Com a mudança de cenário de colonial para sede do poder imperial, a configuração urbanística já não acompanhava as transformações políticas e sociais daquele território. Houve um investimento direto na criação e fortalecimento de esferas institucionais, como a fundação de escolas a exemplo da de medicina, de marinha, de guerra, de comércio; e uma Imprensa Régia. Além do investimento em livrarias, bibliotecas, o Jardim Botânico, a Academia de Belas Artes, o Teatro Real, e o Banco do Brasil (FONSECA, 2019, p. 186).

A chegada da corte no ano de 1808 era mais um dos motivos para a necessidade da expansão citadina, já que o fenômeno migratório estimulava alguns proprietários rurais a instalar residência nos arrabaldes da cidade, além do fato da intensificação da importação de cativos. A cidade crescia para todos os lados, atravessando empecilhos como limitações naturais entre litoral recortado, os morros, lagoas, as áreas alagadiças de mangue e várzeas. “A região portuária foi locus privilegiado para os imigrantes internos e externos.” (FONSECA, 2019, p. 181). Pode-se afirmar que o período da chegada da corte foi um momento de desequilíbrio

demográfico da cidade. Em termos demográficos, em menos de duas décadas sua população duplicou, alcançando 100.000 habitantes, aproximadamente, em 1822 (BENCHIMOL, 1992, p. 35). Alguns dos levantamentos demográficos notais do final da década de 1830 foi encomendado pelo chefe de polícia Eusébio de Queiroz, no ano de 1838, computando um total de 137.078 habitantes em todo município neutro (HOLLOWAY, 2008, p. 50). O resultado do crescimento populacional expressivo tinha como um de seus motivos a manutenção da grande ocupação de freguesia de Santana, em especial na zona da Gamboa, apesar das constantes obras de infraestrutura urbana que modificavam o panorama habitacional da cidade (FONSECA, 2019). Dessa forma, no marco de 1849, Santana se tornou a freguesia com maior população da cidade, contando 38.903 habitantes. Logo em seguida, vinha Santa Rita com 34.535 habitantes (um aumento de 8,5%). As duas freguesias mais populosas da cidade faziam parte da zona portuária. O mesmo território que crescia desenfreadamente era o cenário para acesso ao alimento e práticas comensais, porque era no porto e suas adjacentes que a comensalidade e a comercialização dos alimentos eram mais ativas. Território de chegada de produtos e pessoas, território de trânsito e, conseqüentemente, de alta necessidades alimentares. Toda essa demanda demográfica necessitava de alimento e trazia consigo também valores, costumes, saberes e práticas comensais próprias de sua origem e junto às suas identidades natais transplantadas para a diáspora. Ocorria no dia a dia processos de aglutinação de saberes, experiências e práticas de caráter social, cultural e econômico entre os habitantes da cidade, e não era diferente com o campo alimentar.

### **1.7 Mercado de cativos no Valongo: necessidades alimentares dos cativos**

O comércio de escravizados foi realocado, após o ano de 1824, para região do Valongo. Esse período é narrado nas pinturas e relatos dos viajantes europeus que retratam a realidade desse “mercado” no cais. Relatos de J. B. Von Spix e C. F. P. Von Martius do final da década de 10 do século XIX trazem um pouco do cotidiano desses mercados. Trechos retirados do livro *“Povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX* de Luis Carlos Soares.

Logo que os escravos chegam ao Rio de Janeiro, são aquartelados em casas alugadas para tal fim na Rua do Valongo, junto do mar. Veem-se ali crianças, desse os seis anos de idade, e adultos de ambos os sexos, de todas as idades. Eles jazem meio nus, expostos ao sol nos pátios, ou fora, em volta das casas, ou separados segundo os sexos, distribuídos em diferentes salas. Um mulato ou preto, já prático dos serviços, cuida dos alimentos e pretas aos recém-chegados os necessários cuidados. O prato principal é o pirão de farinha de mandioca ou angu de fubá, cozido com água, mais raramente a carne salgada do Rio Grande do Sul; o preparo desses simples manjares fica entregue

tanto quanto possível a eles próprios, que os comem numa abóboda escavada ou nas cuias das arvores de cuité [...]. Negros e negras que se comportam bem recebem como recompensa fumo ou rapé. Passam as noites sobre esteiras providas de cobertores de lã. [...]. Quem deseja comprar escravos dirige-se para fazer a escolha na Rua do Valongo, onde os guardas os apresentam inteiramente nus em filas. O comprador verifica o vigor físico e a saúde, ora apalpando o corpo todo, ora fazendo o negro executar rápidos movimentos especialmente a extensão do punho cerrado. Defeitos orgânicos ocultos, sobretudo a tão comum disposição para catarata, é o que mais monta entre trezentos e cinquenta a setecentos florins por um negro saudável, viril; o vendedor em geral foca responsável ainda por prazo de quinze dias, caso se descobrirem quaisquer defeitos físicos. O comprador leva consigo então a sua aquisição que, segundo a necessidade, ele destina para artesão, tocador de mulas ou criado. (SOARES, 2008, P.40)

No processo da venda dos escravizados ocorria o preparo das “mercadorias”, ou seja, deixar os negros em bom estado para a venda, até mesmo para garantir o bom funcionamento do empreendimento comercial. Era necessário um preparo prévio desses corpos, incluindo o campo alimentar, sendo de responsabilidade dos comerciantes a alimentação desses cativos. Ou seja, o tráfico de escravizados dependia do alimento para o seu bom funcionamento. Nos bastidores desse do Valongo buscavam manter as aparências dos cativos em um bom estado para fins comerciais. A manutenção desse corpo dependia da nutrição minimamente restaurativa junto a medicinas e saberes para o cuidado dos danos sofridos ao longo da viagem. A comida ofertada aos negros era encarada de forma técnica e econômica, resumida exclusivamente ao plano fisiológico, como descreve Cascudo (2011, p. 954) ao falar da sociologia da alimentação e da relação entre a nutrição e o alimento:

Os fatores puramente materiais da alimentação são os únicos que interessam a propaganda e ao debate especulativo. A absorção do alimento equipara-se ao abrir de uma torneira de óleo para a máquina ou algumas pazadas de carvão na fornalha da locomotiva. O essencial para manter o movimento. A máquina não escolhe o seu combustível pelo sabor, mas pelo índice subsequente de pressão. Quem o regula não é o paladar e sim o manômetro. [...]

Esse era o modo que a cidade reservava aos cativos em relação a sua alimentação no processo de venda no Valongo. Mas essa forma de lidar com o alimento não era a mesma no cotidiano das ruas para a vida dos negros já integrados e assimilados na realidade da cidade. Havia diferentes formas que escravizados, livres e libertos acessavam o alimento e construíam suas práticas comensais. As condições que o negro se encontrava na sociedade determinava como e qual alimento seria consumido por eles. No dia a dia, a relação com o alimento a partir dos negros e negras perpassavam caminhos bem diferentes desse mencionado por Cascudo na citação acima. A agência e autonomia, principalmente através do labor nas ruas, atravessavam o paladar e saberes que negros e negras carregavam consigo de sua terra natal e garantiam outra forma de se relacionar com o alimento.



Figura 9: Chegada ao Rio de Janeiro, RUGENDAS, 1834<sup>14</sup>

A pintura acima representa os primeiros momentos da chegada de africanos nos portos cariocas. Em *Débarquement* (o desembarque), que integra o livro *Viagem pitoresca através do Brasil, de 1835*, o pintor alemão Johann Moritz Rugendas representa uma cena de desembarque de africanos após a travessia do Atlântico. Nesses momentos iniciais, a alimentação, como todas as outras demandas e necessidades da vida, dos escravizados era totalmente dependente da ação dos comerciantes de escravos. Na maior das vezes chegam desnutridos, fragilizados, adoecidos e acometido por conta dos maus tratos e das condições nefastas da travessia dos portos africanos para o Rio de Janeiro. O trato desse corpo é colocado em relevância a partir dos processos de restauro das ditas casas de engorda. Corpos que curam e que são curados, a partir de uma relação dialética, se tornam agentes biopolíticas (BRANCO, 2020). Corpos dotados de memórias e saberes diaspóricos (GILROY, 1993) ressignificaram métodos e práticas de cura e assistência à saúde. A partir da amalgama de saberes, do uso de ervas, da fauna e da flora, além dos diálogos entre tradições africanas e ameríndias em conjunto com a medicina hipocrática-galênica, se fomentaram formas múltiplas de amparo à saúde do corpo (PIMENTA, 2018). No período colonial e pós-colonial, os *usos e costumes* entre europeus, indígenas e africanos na forma de lidar com doenças e suas respectivas práticas de cura se tornaram caminhos do cotidiano para o cuidado desses corpos (PIMENTA, 2016). Desde a captura em solo africano até as vendas nos trapiches cariocas esses cativos tiveram sua comensalidade subjugada à terceiros. Desde o

---

<sup>14</sup> Viagem pitoresca e histórica ao Brasil de Jean Baptiste Debret, Aquarelas e desenhos que não fora reproduzida na edição de Firmin Didot – 1834.

período de aprisionamento do outro lado da Atlântico, a travessia, e os primeiros momentos em solo diaspórico, esses corpos necessitavam ser alimentados e não exerciam agência para sanar as necessidades básicas do corpo, tendo assim, sua alimentação dependente da ação de terceiros. Havia diuturnamente a necessidade da comensalidade, mesmo que de forma precária e subnutrida. Isso leva a outra questão: qual era o alimento ofertado aos cativos durante o período de captura, na travessia, no período de quarentena até os momentos de venda?

Ao longo da Kalunga recebiam uma ração de nome carapetal (CASCUDO, 1976). Esse alimento era constituído de milho fresco ou assado, aipim e farinha de mandioca. Dentro desse contexto alimentar no período referente ao aprisionamento em África e na travessia, havia grandes plantações de gêneros destinadas a alimentação deste dado período. Essas plantações ficavam em São Felipe de Banguela, Amabaca, Cacondo ou Cajango (KLEIN, 1987). Na caminhada em condições de detenção, não havia tempo para o preparo das comidas como de costume e não era possível a utilização de itens comum a culinária local, sendo excluído o uso de artigos como o azeite de dendê ou *ndende*, em quimbundo ou o sal, substituídos pelo peixe seco. O tráfico de Angola e Guiné se abastecia nos portos brasileiros com farinha de mandioca, macaxeira ou aipim, feijão, salpreso e a partir do século XVIII, aguardente (PIMENTEL, 1999). No século XIX, Carl Seidler viu acrescentarem arroz à dieta da travessia. Os barcos que cruzavam o Atlântico introduziram o uso do milho e da mandioca no litoral do continente (PIMENTEL, 1999). Maria do Rosário Pimental (1999), em seu trabalho sobre o cotidiano no transporte dos cativos de África para as Américas, traz com um pouco mais de detalhes dessa realidade comensal na Kalunga. A autora relata que o tempo de travessia que poderia ter de duração a viagem de Angola a Pernambuco, com condições favoráveis, era de trinta e cinco dias, à Bahia, quarenta, e ao Rio de Janeiro cinquenta. Nesses casos, tinham uma única alimentação diária feita a base de “farinha ou mandioca podre ou cheia de mofo”, de milho e feijão “corruptos” (PIMENTEL, 1999), aos quais era adicionado, por vezes, algum peixe salgado já “velho e fedorento”. Os negociantes esperavam a todo o momento a venda dos escravizados. Era uma alimentação de má qualidade e insuficiente em quantidade. Muitas das vezes fermentada pelo calor e se deteriorava devido ao azebre das caldeiras de cobre em que era cozinhada. Ou seja, a partir da própria alimentação, os cativos já tinham suas vidas colocadas em risco. A água servida aos negros era de qualidade prejudicial à saúde sendo salobra e muitas das vezes escassa. Ao longo da travessia, devido às péssimas condições sanitárias do navio, era permitido aos cativos acessar a parte ao ar livre. Esses períodos de exposição ao sol, ao tempo era também uma tentativa de diminuir as baixas por conta dos óbitos frente à realidade de epidemias e insalubridades (PIMENTEL, 1999). Nesses contextos, os



negros acessavam as partes mais arejadas dos tumbeiros, divididos em grupos, havendo a possibilidade de respirarem um pouco de ar fresco e nessas ocasiões recebiam também porção de aguardente.

Ao chegar no solo carioca, antes das vendas para as áreas rurais ou urbanas, os cativos ficavam armazenados nos depósitos, conhecidos também como casa de engorda, onde ocorriam os processos de restauro dos corpos. Ficavam alojados nesses estabelecimentos por semanas para recuperarem o peso e a aparência. Esse tempo de quarentena era fundamental para garantir aos traficantes e intermediários um bom negócio (PIMENTEL, 1999). Nesse processo era servido aos cativos uma alimentação específica. Ao falar dessa alimentação nesse período é preciso fazer um recuo de volta ao mar. Tanto nas casas de engorda como na travessia em si, os cativos não podiam exercer autonomia alguma sobre o seu alimento. Realidade que era diferente nos processos e cotidiano das cidades atlânticas a partir da escravidão de ganho, conforme já mencionado. Tanto na Kalunga, conhecido como momento de travessia do oceano Atlântico na diáspora negra oriunda do tráfico de escravizados, como nos armazéns no Valongo, os responsáveis pela garantia do alimento dos cativos eram os traficantes e donos dos trapiches. Durante esse momento, que poderia durar até 40 dias, incluso o período de venda no mercado, o carapetal continuava como principal comida oferecida aos cativos. Muitos desembarcavam com sangramentos, apelidado de “mal de Luanda”, nome dado aos escorbutos. Para que recuperassem do mal e melhorassem de saúde, era estimulado o consumo de vitamina C. Nesse contexto, os cajuais, ricos em vitamina C, eram remédios certos, porém não havia em abundância no Rio de Janeiro como no Nordeste. Por conta disso, os cativos eram alimentados com uma dieta mais fortificante com o intuito de recuperar a saúde dos adoecidos. Eram-lhes oferecidos farinha de mandioca, feijão e carne seca junto ao alto consumo de frutas frescas que havia em abundância. Passado esse momento de quarentena e venda, após a aquisição e compra do cativo, a dieta de cada escravizado variava conforme a sua experiência urbana e o labor, mas as variações eram pequenas, partindo da premissa que a base alimentar era o milho, a mandioca e as frutas. O fubá, na realidade carioca, imperava como um dos pratos mais consumidos, pelos relatos de Câmara Cascudo (2017). A mesma farinha de milho que dá origem ao fubá, também fazia um mingau de aspecto mais consistente denominado de angu.

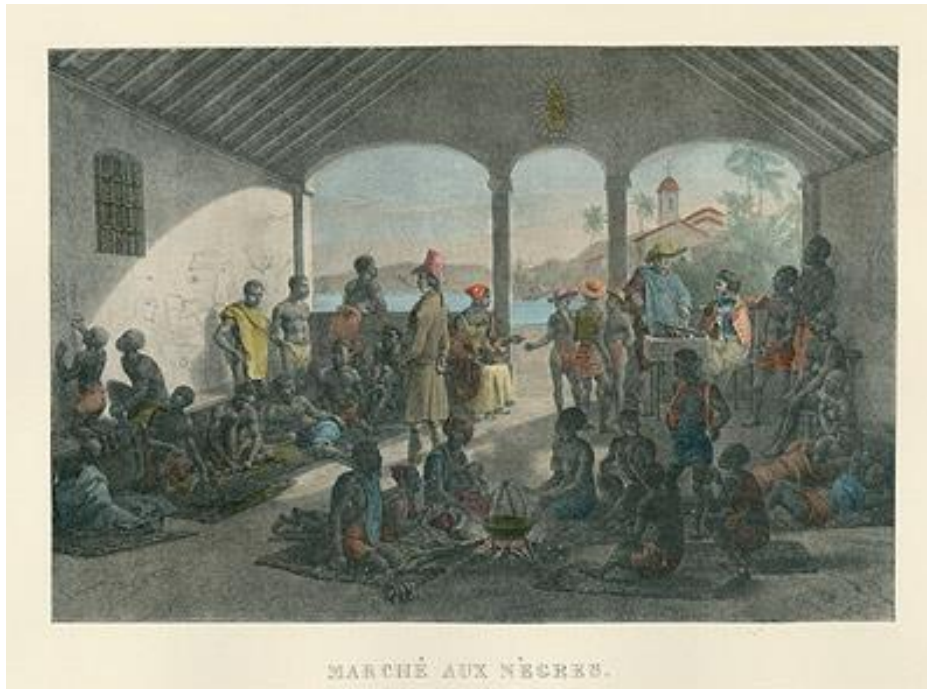


Figura 10: Litografia colorida a mão do Mercado de escravos, 1835.

Com a proibição do tráfico em novembro de 1831 pela lei Feijó, o cotidiano das relações comerciais dos cativos mudou. Sua continuidade foi assegurada, porém dentro da ilegalidade. Os procedimentos realizados na alfândega foram subtraídos e os desembarques e ancoragem se tornaram clandestinos, realizados às escondidas em portos mais distantes, como na ponta do Caju, na fortaleza de São João e próximo à rua da Quitanda. A escravidão atlântica se mantinha, garantindo o abastecimento de mão de obra escrava para boa parte da América. Milhares de escravizados, africanos e crioulos, constituíam ativamente o mundo do trabalho e predominavam nas cidades atlânticas como o Rio de Janeiro, garantindo um aumento estrondoso nos níveis demográficos citadinos. Diante desse crescimento numérico nas áreas urbanas, principalmente as portuárias, as cidades construía suas próprias identidades, que eram reinventadas cotidianamente. Os escravizados criavam formas de vida e sobrevividas nesse território a partir de agência, autonomia e manutenção de saberes e práticas afrodiáspóricas. Negros, que na diáspora, construíram caminhos de resistência que impactavam diretamente o trato com o alimento em níveis comensais, comerciais, de abastecimento e espirituais. O Rio de Janeiro, que buscava se tornar um centro cosmopolita, a partir de um projeto de ideologia de higienização europeu, foi atravessado diretamente por marcas da realidade colonial e imperial atreladas à escravidão. A tentativa de eliminação da herança colonial, que representava o “atraso” se fez rota e com resposta a isso crescia um modelo de cidade que se destoava das capitais europeia. Toda a cidade dialogava e necessitava dos ofícios exercidos pelos

escravizados. O tráfico atlântico injetava não só mais mão de obra compulsória, como transformava toda a cidade e criava mais necessidades e demandas.

### **1.8 As relações de acesso ao alimento no cotidiano de uma cidade portuária**

A cidade crescia em direção ao norte, gerando complexa infraestrutura urbana. O território do porto e do cais se tornavam assim o coração das cidades atlânticas, principalmente do Rio de Janeiro. O tráfego fluvial era intenso que ia até a parte funda da garganta da baía de Guanabara, chegando ao ponto de intercessão direta com o mar e oceano. Essa área marítima plainava diversas embarcações encarregas de transportar alimentos, mercadorias e escravizados. A presença de embarcações com sumacas, patachos e bergantins viabilizavam a mobilidade do tráfico africano e eram realizadas as conexões da região do Valongo com outros bairros litorâneos da cidade (FONSECA, 2019). Dentro do utópico plano de civilidade e progresso a se alcançar pela corte, todos os vestígios de uma cultura diferente da europeia e os tratos cotidianos que não se assemelhassem aos padrões eurocentrados eram sublimados das vistas e territórios da elite da cidade. Tudo que era fora desses padrões era direcionado e realocados nas freguesias de Santa Rita e Santana. A transferência do mercado de escravizados para a região do Valongo, o surgimento e povoamento daquele território criaram códigos e realidades particulares para a cidade. A região portuária ganhou mais destaque e esses sítios se tornaram mais ativos. O alimento, a rua e o porto, principalmente a partir da escravidão urbana, deram o tom dessa primeira metade do século XIX na maior cidade atlântica das Américas. A partir de caminhos de agência e autonomia no cotidiano, escravizados, livres e libertos construíam suas teias alimentares próprias a partir do labor na rua, como a vendas de quitutes (BONOMO, 2014), processo de abastecimento de insumos de pequenas hortas, chácaras das regiões de subúrbio e aos arredores da região central da cidade. Havia uma constante relação com os portos e o cais no sentido da garantia de acesso ao alimento. O abastecimento terrestre de carnes oriundas das regiões das Minas Gerais fazia parte da rotina urbana. O acesso ao alimento pelos negros e negras se davam de forma mais autônoma e independente, num processo em que esses insumos e comidas serviam como nutrição da cidade e deles próprios.

A partir do sistema de escravidão de ganho, negros e negras acessavam um certo grau de autonomia e mobilidade pela cidade que impactavam diretamente em seus hábitos alimentares, em que, muitas das vezes, eram eles os próprios responsáveis pela sua alimentação. Aquilo que constituía essa dieta diária urbana negra estava diretamente associada às dinâmicas econômicas e as redes de sociabilidade e laboral que compunham a cidade. O Rio de Janeiro no oitocentos trazia um espectro de uma potência agroexportadora associada à uma agricultura

para exportação. Porém, não operava exclusivamente aos cultivos com fins de exportação e comércio ultramar. A cidade se mobilizava para alimentação e garantia do funcionamento cotidiano dela mesma, especialmente as demandas alimentares. Havia assim uma produção de gêneros alimentícios para consumo próprio e abastecimento do mercado local, que fazia parte da realidade das cidades escravagistas.

A produção e o consumo de farináceos como milho e a mandioca eram basilares na sobrevivência da cidade e na alimentação dos escravizados. Esses dois alimentos constituíam a base da dieta alimentar dos negros por todo o país e, principalmente nas regiões portuárias do Rio, por se tratar de alimentos de grande fluxo para exportações e de alto nível de consumo interno. Havia um universo específico da economia de alimentos (BEZERRA, 2001) voltado para uma produção e consumo interno da cidade e a população negra urbana se destacava como um grande nicho produtor e consumidor. A mandioca em si estabelecia essa função de garantir tanto a nutrição alimentar da população com também a sobrevivência econômica da cidade. Além de ser um alimento que se adaptava facilmente ao clima brasileiro, ser de fácil manuseio e plantio, não exigir grandes especificidades no cultivo e ser um insumo de fácil acesso e rápida produção, a mandioca se caracterizava como elemento fundamental não só na dieta alimentar carioca como também nas dinâmicas da cidade. As mesmas qualidades eram atribuídas ao milho, que era outro insumo fundamental nos hábitos alimentares apesar dos níveis de exportação não serem tão elevados como a mandioca (BEZERRA, 2001). A mandioca e o milho estabeleceram uma relação muito benéfica com as demandas e as necessidades da cidade carioca oitocentista. Por ser de fácil plantio, colheita, grande adaptação ao clima e elemento fundamental a economia interna e externa esses insumos supriam as necessidades alimentares e econômicas, garantindo alimento à população escravizada. Os atravessamentos demográficos que geraram o crescimento populacional da cidade do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, estavam diretamente vinculados à intensificação do tráfico atlântico e proporcionaram mudanças estruturais na cidade. A fisionomia urbana foi se alterando a tal ponto que na metade do século a cidade precisava solucionar problemáticas exclusivamente urbanas inerentes a um grande núcleo urbano (MACHADO, 2016).

### **1.9 Rio de Janeiro: uma cidade insalubre que impacta o campo alimentar**

O Rio do oitocentos era a capital sinônimo de grandes fluxos e transformações levando o status de principal polo comercial a partir da compra e venda de mercadorias. A cidade é interpretada na contemporaneidade como um dos espaços de maior urbanização brasileira do período oitocentista que ao se transformar em capital do império, experienciou um processo de

africanização da população urbana carioca. A população negra, maioria cativa ou negros e negras libertos, eram resultantes do processo de maximização do tráfico, garantindo ao Rio de Janeiro o título de maior cidade escravista das Américas (MACHADO, 2016). Todo esse crescimento demográfico impactava diretamente na estrutura física da cidade e gerava necessidades de mudanças e modernização. E nesse contexto, o século XIX passou a desempenhar para a cidade do Rio transformações de aspectos sanitários e urbanísticos, assim a fisionomia urbana foi se transformando.

Buscaram aplicar à cidade um projeto de urbanização e expansão pautada em valores civilizatórios inspirados em modelos de cidades europeias (SCHULTZ, 2008). Esse projeto teve mais força e corpo já na segunda metade do século, com a construção de uma malha ferroviária, sistema de esgoto entre outros avanços urbanísticos, mas na primeira metade do XIX já se iniciava as intenções que visavam o progresso da cidade (SCHULTZ, 2008). Porém, a cidade era fundamentada na escravidão e em seus desdobramentos. No projeto europeu de progresso e civilidade não havia espaço para o regime escravocrata. O que ocorreu foi um projeto de urbanização inspirado nos modelos de cidades como Paris, Londres e Lisboa, porém tendo como força motriz e maior ação catalisadora de recursos o empreendimento da escravidão e tráfico atlântico (MOREIRA, 2006). Havia uma vida urbana que destoava do planejado para aquele espaço, mas que de forma particular e única, seguia em constante crescimento. Buscaram aplicar a esse território uma legitimidade científica europeia. Um projeto civilizatório com projetos arquitetônicos, formas de assistência à saúde, as práticas de higiene e sanitárias, formas de entretenimento, além da institucionalização da ciência (SCHULTZ, 2008). No entanto, todo esse projeto se deparava com a síncope particular que era a cidade do Rio de Janeiro fundamentalmente atrelada ao tráfico atlântico. Lida, muitas das vezes pelos olhares dos europeus, principalmente dos pintores em missão que retrataram a realidade da cidade, como um território de “atraso”, vinculado à herança colonial representada pela escravidão e seu legado. A expansão da malha urbana altamente irregular aos moldes europeus convivia com as paisagens naturais da cidade que corroboravam para cenários de insalubridade e complicações no dia a dia (KARASCH, 2000).

A cidade estava situada em um território composto por baía, montanhas, pântanos, mangues e mata, que eram locais de proliferação de algumas mazelas como as águas estagnadas e o desenvolvimento de doenças com a presença de mosquitos entre outros males. A vida social convivia com um espaço e uma realidade insalubre. Havia como interesse desse projeto civilizatório a aplicação de tratamentos que debelassem e controlassem doenças epidêmicas, como a peste, a cólera e, especialmente, a febre amarela. Na prática, o número de óbitos era

enorme e corpos adocidos, cadáveres e animais em putrefação constituíam a realidade da cidade e intensificavam os níveis de insalubridade dela. Havia a crença que os “miasmas” e emanações vegetais e animais garantiam a disseminação das doenças a partir da contaminação dos ares. Era todo um território propício a patologias.

O centro do Rio, por exemplo, era composto por cemitérios a céu aberto, grandes lixões, terrenos insalubres, catacumbas, zonas de enterros das igrejas, animais mortos insepultos, áreas de despejo de lixos e dejetos sem cuidados necessários, currais, cavalarias, matadouros, açougues, mercados de peixe, armazéns de charque, depósito de óleos de peixe, fábricas de velas, sabão, lixo hospitalar, resíduos dos cárceres. Havia também danos recorrentes das chuvas que proporcionavam a cheia de lagos e mangues gerando alagamentos e cheias na cidade. Acontecimentos como esses eram outros veículos de disseminação de doenças por enchentes. A região ao redor do morro do Santo Antônio, por exemplo, ganhou o título de pântano pestífero por conta da região alagadiça que compunha essa localidade e era um forte lócus de disseminação de febres. Águas estagnadas eram uma realidade da cidade, devido à estrutura física da cidade e em decorrência constante de chuvas (HONORATO, 2008). Na ausência de um sistema de drenagem hídrica, havia o acúmulo de águas nas ruas que se misturavam ao esgoto e percorriam parte da cidade pelas ruas. É válido lembrar que na primeira metade do século XIX não havia sistema de esgoto e também não havia latrinas nos banheiros das casas, logo descartes dos dejetos era de responsabilidade dos escravizados conhecidos como “tigres”. O sistema de escoamento de esgoto de toda uma cidade era feito de forma manual pelas mãos de escravizados, onde todas as noites, a partir das dez horas, longas filas de escravizados caminhavam pelas ruas da cidade para despejar os dejetos do dia nas praias, principalmente a do Valongo (HONORATO, 2008).

A partir da chegada da família real, o Rio de Janeiro não se delimitava mais às fronteiras dos quatro grandes montes que a circunscreviavam anteriormente, passando a ser protagonista de um intenso movimento de expansão territorial e populacional. Essa expansão ficou marcada por um crescimento para a região norte, avançando sentido à “cidade nova” e beirando as regiões dos atuais bairros São Cristóvão e a Tijuca, na época nomeado de Engenho Velho. Na amálgama entre área rural e urbana se caracterizou a ocupação da zona sul do Rio de Janeiro onde Catete, Laranjeiras e Botafogo abrigavam construções de grandes casas, chácaras e pequenos sítios no pé da mata atlântica. A região do centro, tinha como epicentro das relações comerciais, a zona portuária, que correspondia aos atuais bairros da Gamboa, da Saúde e de Santo Cristo, erguendo-se armazéns e trapiches onde se ocorria a comercialização dos escravizados. Esse era o local onde também se guardavam produtos destinados à exportação, principalmente o café,

ou ao abastecimento da cidade (BENCHIMOL, 1992, p. 50-53). Uma das medidas tomadas pelo setor público da cidade junto às ações de assistência à saúde e urbanização foram os aterramentos de territórios como esses alagadiços. Essas obras se consolidaram a partir da década de 1840, garantindo a eliminação de velhos pântanos do período colonial, com o intuito de erradicar algumas doenças. Excrementos de animais e humanos se misturavam ao lixo e às carcaças de animais de grandes portes, junto aos cadáveres e escravizados agonizando. Nesse contexto, a cidade seguia se expandindo para todos os lados, abrigando no epicentro a parte mais urbana e mais povoada e, na medida que se caminhava do centro para os arredores, as casas se tornavam mais raras, predominando o ambiente rural, marcado pela presença de uma pequena produção de subsistência que abastecia a cidade (MACHADO, 2016).

A cidade era interpretada como um “corpo doente”, carente de intervenção cirúrgica para tentar extinguir ou ao menos amenizar as mazelas existentes. As características geográficas da cidade, cercada de morros, de solo pantanoso e litoral irregular, somadas ao crescimento urbano desordenado, com ruas estreitas, iluminação precária e mal ventiladas, praticamente sem abastecimento de água, além da inexistência de rede de esgoto, explicariam a concentração de “exalações miasmáticas” (MACHADO, 2016). Os escravizados, antes mesmo da travessia, ainda na fase de captura e embarque em feitorias africanas estavam expostos a diversas enfermidades que se agravavam no traslado pelo oceano. Os próprios navios negreiros apelidados justamente por tumbeiros refletiam os altos índices de óbitos e enfermidades entre os negros. Com as elevadas taxas de mortalidade da própria viagem, aqueles que conseguiam sobreviver e aportar nos cais do litoral americano nas cidades portuárias, chegavam em péssimas condições de saúde, muitas das vezes fortemente debilitados, magérrimos, desnutridos e com diversas doenças. Ou seja, uma das portas de entrada da cidade já era um cenário com uma atmosfera fúnebre e patogênica. A mortalidade e a morbidade da cidade alcançavam níveis altíssimos (PIMENTA; GOMES; KODAMA, 2018). A morte física dos escravizados era uma realidade diária e o trato dado a esses corpos geravam vias de proliferações de mais doenças. Corpos de cativos eram jogados junto com o lixo em praças públicas, escravizados ainda vivos em estados agonizantes eram descartados em vias públicas, mortos ficavam expostos nas ruas (Referência?). Entre descaso, maus-tratos, doenças, sobrecarga de trabalho, excesso de desgaste físico a uma dieta alimentar inadequada havia um cenário propício para muitas mortes. As múltiplas carências e ausências era uma característica da vida dos negros e negras através da falta de alimentação, roupas e calçados adequados, ausência de moradias dignas. As punições físicas, psíquicas e emocionais que os debilitavam, também acrescentavam a esse cenário de barbárie. As condições materiais da vida dos escravizados nas cidades atlânticas

proporcionavam elevados índices de óbitos e doenças, impactando diretamente o campo alimentar, como a contaminação de comida, responsável por diversas doenças e enfermidades causadas por uma má alimentação. Doenças gastrointestinais, corpos mais debilitados e vulneráveis a diversas enfermidades e patologias devido a uma dieta alimentar com muitas ausências, carências e elevados índices de insalubridade compunham a realidade da cidade atlântica para os negros.

Diante desse cenário, havia também movimentos de combate a realidade que almejava mudanças sociais, redefinição de práticas e costumes em torno da morte e de rituais fúnebres. Era geral e coletivo o medo de contágio e propagação de doenças a partir dos mortos. Começou uma nova forma de relacionamento da cidade e com a morte. Uma das maiores ações dessa mudança foi a retirada dos sepultamentos do interior das igrejas. Os surtos de epidemias da cidade aceleraram os processos de secularização da morte (REIS, 1991) e os corpos passaram a ser levado às regiões mais distante do epicentro da cidade. As péssimas condições sanitárias, associadas aos elevados níveis de miséria, junto aos péssimos cenários de insalubridade geravam o cenário ideal para o surgimento e disseminação das epidemias. A relação com a morte e a insalubridade da cidade tem vínculos diretos, até o quarto decênio do século XIX, com os procedimentos de enterro de milhares de escravizados que eram realizados na Santa Casa de Misericórdia e geravam múltiplos riscos à saúde dos habitantes da cidade como um todo. Escravizados ainda vivos eram enviados aos cemitérios onde esses corpos, na maioria das vezes mortos, eram encaminhados para uma cova coletiva, mais especificamente para uma vala de um metro e meio de profundidade e dois metros de largura (REIS, 1991). Essa cova era mantida aberta até encher e era preenchida pelos cadáveres que eram empilhados uns sobre os outros. Exalava o cheiro da putrefação humana dos corpos meio enterrados, já em decomposição, era grande o volume dos sepultamentos que ocorriam nas proximidades da Santa Casa de Misericórdia gerando riscos à saúde pública (KARASCH, 2000). Essa atmosfera fúnebre e mórbida também era presente nas catacumbas e jardins das igrejas, que também desempenhavam a função de recolhimento dos cadáveres. Ao identificarem os perigos desses ambientes à saúde, todos os sepultamentos ficaram restritos aos cemitérios fora da cidade para evitar a proliferação de doenças.

Existiam locais específicos com recorrência de infestação de roedores, como as áreas reservadas para o trato do alimento, como espaços que processavam carnes de animais. Além dos fortes cheiros e a presença dos bichos no meio dos insumos, esses lugares eram a garantia da proliferação de doenças gastrointestinais. Essas, tinham um índice muito elevado entre a população escravizada, por conta da relação estabelecida com esse alimento e o seu consumo.



Era uma prática, um hábito alimentar, a possibilidade de consumo de alimentos expostos a grandes níveis de contaminação (PIMENTA; GOMES; KODAMA, 2018). As realidades dos matadouros, muito presentes na cidade, comungavam para a proliferação de doenças. A partir do consumo de alimentos deteriorados tinham um índice muito elevado entre a população escravizada, por conta da relação estabelecida com esse alimento e o seu consumo. Era uma prática, um hábito alimentar, a possibilidade de consumo de alimentos expostos a grandes níveis de contaminação (PIMENTA; GOMES; KODAMA, 2018). Procedimento de matança, fábricas de processamento, formas de armazenamento, corroborando para um universo de insalubridade. Junto a esse cenário tinha a determinante da desnutrição que era presente na dieta alimentar dos negros e negras da cidade do Rio de Janeiro. Uma breve análise dessa dieta alimentar estabelece relações com insumos que abasteciam a cidade e eram produzidos por ela. A economia dos produtos alimentícios para exportação, por exemplo, impactava diretamente na dieta e hábitos alimentares dos cativos e livres. Fazia parte do cotidiano deles acessar alimentos nem sempre em condições aptas para o consumo. A partir de relatos dos viajantes que aportaram na cidade do Rio de Janeiro é possível desvelar de forma incisiva e frequente as péssimas condições sanitárias e seus respectivos odores.

A sua insalubridade era derivada, conforme os sanitaristas da época, do “péssimo sistema de distribuição interna” porque inexistia um “rigor científico” na sua construção e eram “[...] desprovidas dos meios de ventilação e de renovação do ar nos quartos de dormir e de muitos outros cômodos [...]”. Acrescentam-se a essas condições as “[...] alcovas úmidas, escuras e sufocantes, corredores estreitíssimos e sempre esse esgoto na cozinha, essa sujidade bem junto à preparação dos alimentos cotidianos [...]” (AZEVEDO, 1983, p. 111). Todos os cantos poderiam reservar algum perigo à saúde dos habitantes da cidade, desde as residências, comércios, espaços públicos até as próprias residências. As casas, particularmente dos segmentos mais pobres, eram consideradas locais privilegiados para a propagação das doenças. Tinham má iluminação e péssima circulação de ar, garantindo a predominância de ambientes marcados pela ausência de ventilação e cômodos em sua maioria úmidos e escuros, além das estruturas arquitetônicas que intensificavam os problemas sanitários e de higiene. Contavam com duas casas quase todas muito fechadas pelas estreitas janelas e portas junto a um contexto de calor sufocante que era natural da própria cidade carioca, em especial no verão, marcado por várias epidemias e doenças atreladas aos mosquitos transmissores da febre amarela.

Uma cidade que reservava aos escravizados um ambiente restrito, com fronteiras físicas, limitações a liberdade e complicações no que permeava o campo das condições básicas mantenedoras de vida como alimentação, moradia e saneamento. A realidade do mundo urbano

para negros permeava um universo de estratificações sociais, códigos de convivência e sociabilidade junto às barreiras sociais erguidas pelo sistema senhorial. As condições de vida desses indivíduos estavam ligadas às dinâmicas de um ambiente urbano impregnado por questões sanitárias que se intensificavam ao passo que a demografia da cidade alargava. Grande parte dos problemas para sobrevivência dessas pessoas estava atrelada às doenças, epidemias, endemias, e falta de recursos básicos, como saneamento, vestimentas, má alimentação, péssimas condições de moradia e alojamento. Além dos danos ao campo psíquico, corpóreo, afetivo, biológico e emocional. Características essas que são reflexos dos desdobramentos e diretrizes cidadinas que impactavam objetivamente a vida desses agentes históricos.

A presença negra em cidades atlânticas determinou dinâmicas e processos complexos que permeavam as estruturas e conjunturas do cotidiano urbano. A análise que Graham (2013) aplicada à Salvador também se enquadra à realidade da cidade do Rio de Janeiro. A cidade carioca pertencia essencialmente ao mundo Atlântico. Seus traços geográficos, colocando em relevo a baía de Guanabara, fez desse espaço um dos maiores portos do Atlântico Sul. É nesse recôncavo carioca construiu caminhos de análise, ora por terra, ora por mar, das relações com o alimento e da alimentação com a demografia e com a condições sanitárias e de higiene da cidade. Para compreender as relações alimentares que se estabelecem dentro das dinâmicas dos agentes históricos, se faz necessário abarcar quais eram as condições básicas desse ambiente urbano. Colocar em relevo a estrutura física da cidade e o diálogo que ela estabelecia com os negros é um passo fundamental para buscar entender como se constrói os hábitos alimentares desses indivíduos. Compreender as conexões comerciais entre o porto e a cidade, as estruturas de abastecimentos vinda das partes rurais, as ruas que se localizavam os estabelecimentos, os matadouros, feiras, comércios, fabricas, mercados são alicerces interpretativos para a pesquisa de hábitos e dieta alimentar de um espaço urbano como o Rio de Janeiro oitocentista. Desvelar sobre as dinâmicas urbanas e os impactos gerados por ela em processos alimentares é um dos filtros interpretativos.

A limitação espacial da pesquisa se dá pelo marco territorial referente a freguesia de Santa Rita (Região Portuária) e freguesias adjacentes. Uma restrição espacial que consegue retratar as estruturas tácitas da cidade do Rio de Janeiro nos primeiros decênios do século XIX (KARASCH, 2000). As condições de vida da população negra no ambiente urbano carioca eram marcadas por uma cidade insalubre, como dito anteriormente. Dentro de um cenário de miasmas e emanações vegetais e animais, a insalubridade era consequência de uma das características, mais latentes do Rio de Janeiro nesse período, o seu crescimento e desenvolvimento urbano. Uma maior circulação de pessoas que passavam a habitar esse território geravam

instantaneamente múltiplas demandas para a cidade. Esse espaço não oferecia uma estrutura física que acompanhasse toda essa mudança. Como destacou Karasch (2000), antes da década de 50 do século XIX, a cidade carregava consigo aspectos que geravam um ambiente insalubre e pestífero e, quem vivenciava de forma mais latente os impactos desse ambiente eram os escravizados. O ambiente no qual circulavam tanto em seu tempo de trabalho, que era predominante, como em qualquer outro dado momento, muitas das vezes eram prejudiciais à saúde. A má saúde naquela época era uma característica rotineira, principalmente oriundos de problemas de saúde pública.

Os escravizados trabalhavam em áreas da cidade conhecidas por suas febres, principalmente pela malária, principalmente na região do Catumbi até o começo da Rua Mata Cavalos, Rua das Flores do Príncipe e a região do Valongo, espaço esse repleto de mangues que inundavam a cidade com miasmas e mosquitos importunos (KARASCH, 2000). Com pântanos e mangues em sua geografia, o Rio era taxado como uma das mais insalubres cidades das américas. Era foco de muitas epidemias e enfermidades para toda a população, mas principalmente para os mais vulneráveis, ou negros e negras. Entre valas, lixões e cadáveres, a cidade crescia, vivia e se transformava. Entre mangues, porto, ruas e vielas, o cotidiano carioca atravessava mãos negras que garantiam a vida e a continuidade da capital do império. Nesse contexto, o alimento era gerado, transportado, consumido, descartado e interagiu com todas essas faces que compunham a cidade. A mesma cidade que buscava alcançar modelos civilizatórios europeus era composta por realidades de moléstias, carestias, insalubridades e pestes, num cenário de constante crescimento demográfico. O alimento, por sua vez, permeava todo esse contexto e esse cenário, na maioria das vezes sob os cuidados de mãos negras. O acesso a esses alimentos se dava de múltiplas formas, sendo os negros agentes da maioria desse processo de acesso, transporte e venda. Os acessos se davam a partir das relações de cultivo e distribuição para alimentar a cidade, desde pequenas produções nas periferias do centro urbano em pequenas chácaras, pequenas plantações próximas a cidade, como também do diálogo com redes de distribuição de alimentos específicos, oriundos de fazendas mais distantes como a fazenda de Santa Cruz.

## **CAPÍTULO 2**

### **Comensalidade negra e sociabilidade em diáspora: o alimento para além do corpo físico**

Estudar alimentação em diálogo com escravidão atlântica é um campo investigativo com diversas possibilidades. O tema da alimentação em si, como diz Henrique Carneiro (1997), é amplo, abrangente e universal e suas fontes têm um caráter dinâmico, servindo a muitas áreas da história. Analisar o campo de estudo da alimentação em diálogo com os avanços da historiografia da escravidão atlântica é uma das inúmeras possibilidades de pesquisa que esse campo permite e é o ponto de partida desta pesquisa. Aqui o alimento se torna prisma analítico do cotidiano da sociedade urbana escravagista carioca na primeira metade do século XIX.

A questão da alimentação no regime da escravidão moderna tem sido foco crescente de interesse da historiografia. A temática se ramifica por amplas possibilidades investigativas. A historiografia brasileira, desde a metade do século XX, contribuiu com estudos sobre o consumo alimentar a partir de perspectivas da história social, sociologia, além da literatura e produções folcloristas. Há estudos também voltados para a produção, distribuição e consumo dos alimentos dentro da área econômica. A interdisciplinaridade traz novos caminhos investigativos, principalmente nos seguimentos da história cultural, em que os estudos sobre religiosidade e comida na escravidão ganharam relevância na atualidade. Temáticas sobre comidas de candomblé, umbanda, comidas de santo, de terreiro, de quilombo em diálogos com as influências diretas do período da escravidão são cada vez mais recorrentes na historiografia nacional e internacional. Há, mais recentemente na estudos históricos, movimentos de valorização das regionalidades e suas especificidades alimentares, a partir de distinções regionais e locais para a identificação de aspectos alimentares e identitários.

As investigações historiográficas dos Estados Unidos são responsáveis por contribuições notáveis na área das condições nutricionais e na análise da dieta dos escravizados ingleses, franceses e caribenhos (Guzman, 2013). A busca por padrões nutricionais do passado foi um campo de interesses dos historiadores e está presente na temática da escravidão atlântica, em busca de compreender as pautas de consumo de cada período histórico. Os territórios dos domínios espanhóis nas Américas produziram investigações tímidas na área dos estudos alimentares, mas que se mostram como caminhos investigativos. São muitas as possibilidades de estudos acerca da alimentação dos negros e negras na escravidão moderna. Proponho, desse

modo, um olhar sobre a escravidão urbana a partir dos processos de comensalidade e sociabilidade entre os negros a partir do alimento. Esse é um dos pontos centrais deste capítulo.

Nesse sentido, o objetivo, aqui, é discorrer sobre os aspectos sociais junto às dinâmicas construídas nas ruas, a partir das redes de sociabilidade e a prática da comensalidade em torno do alimento. O alimento em diálogo com a rua como fator de vida da cidade, e como caminhos de autonomia, agência negra. A comida, nesse momento, ganha dimensões para além da função nutricional, de subsistência. A comida e a relação de sociabilidade que ela suscita para os negros no meio urbano carioca é o foco deste capítulo.

## **2.1 Comer para além do corpo: comensalidade e sociabilidade negra**

O estudo sobre a comensalidade negra é pautado, conforme explicitado acima, na interdisciplinaridade e garante abrangentes possibilidades investigativas de distintas estruturas sociais em espaços-tempos diversos. Para esta pesquisa, a comensalidade negra foi analisada no recorte temporal da escravidão atlântica carioca oitocentista, entre os anos de 1821 e 1849. Analiso, nesse período, os hábitos e práticas alimentares e a relação com o alimento a partir de seu trânsito e interações sociais, compreendendo a comida como um termômetro analítico. Estudar a comensalidade negra é caminho para análise das práticas cotidianas, não somente alimentares, como também das esferas sociais, econômicas, afetivas, cuja relação entre alimento, boca e corpo se tornaram elementos de acesso à escravidão urbana. As práticas comensais dos escravizados são, portanto, colocadas em relevo e, com isso, busco compreender o que as constitui, o seu significado e sua respectiva importância. Analiso, aqui, a relação entre sociabilidade, comensalidade e a manutenção de formas de cuidado e sobrevivências entre os negros no território da rua. A tríade alimento, rua e escravizados tem muito a contar sobre a escravidão atlântica. No cotidiano dos negros residentes de um cenário urbano como a cidade do Rio de Janeiro, a comida é destaque, elo, protagonista de inúmeros processos que atravessam o labor, o lazer, o cuidado, as festividades, as medicinas. A comida é cura e conexão com as identidades negras e suas respectivas histórias. O alimento está em diálogo direto com a funcionabilidade, a manutenção da cidade, e a comida passa a abranger campos da ritualística, tradições, relações sociais e, ao mesmo tempo, se faz presente nos processos mais intrínsecos do cotidiano urbano.

Seja no preparar (plantio, cultivo e colheita), transportar, comercializar, descartar e, sobretudo comer o alimento, todos esses processos atravessam a ação dos escravizados. Para essas pessoas, a comida se tornava a garantia da sobrevivência e, ao mesmo tempo, uma conexão entre eles. As múltiplas interações com o alimento, desde a função nutricional até a

comercialização e sociabilidade, se refazem nas Américas como forma de manutenção de mecanismos dentro do regime escravocrata, indo além das funções apenas biológicas e corpóreas dos cativos. O alimento se transformava não só em comida, mas a base da comensalidade, quando abrangia o significado de comer junto. Nesse contexto, o ato de se nutrir ultrapassava as necessidades básicas do corpo biológico e se torna um elo conectivo, de afeto, autonomia e de garantia de sobrevivência e de vida. Aqui, busco colocar as práticas comensais junto à análise da importância do alimento para as pessoas negras, nos primeiros decênios do século XIX carioca, nas esferas da sociabilidade e possibilidade de segurança econômica. É a partir da reflexão sobre o que é comensalidade que inicio esta discussão.

Pela definição literal, a partir da etimologia da palavra, comensalidade consiste em: “o ato de comer, de que forma é feito e sua representatividade para o indivíduo” (LIMA; NETO; FARIAS, 2015). Estudar a comensalidade é abordar o importante papel da avaliação nutricional de um indivíduo ou da sociedade, englobando os aspectos de sobrevivência e interação humana com o alimento. A comensalidade está presente em diferentes contextos e realidades. Na contemporaneidade, *O Guia Alimentar para a População Brasileira*<sup>15</sup> traz o conceito de comensalidade compreendendo-o como todo o processo de alimentação, escolha, habilidades culinárias envolvidas no preparo e nas relações sociais que permeiam essas etapas. Uma interpretação socioantropológica associa à característica social humana de interagir em sociedade desde a compra do alimento, incluindo o preparo, o cozimento e a ingestão, quando feitos em companhia. Ela gera sensação de bem-estar e prazer, pois o ser humano é um ser social que necessita viver em constante relacionamento. Em uma interpretação cultural, o ato de comer difere-se de acordo com o local em que é realizado, já que cada região possui seus próprios hábitos alimentares e comidas típicas a partir de distintas tradições e culturas. As escolhas alimentares, a partir da interpretação de Contreras & Garcia (2010) e Woortmann (2013), fundamentam os hábitos alimentares e estão diretamente vinculadas à totalidade cultural. A premissa “somos o que comemos”, atravessam diversas dimensões de caráter fisiológico e espiritual, em que o ato de ingerir e incorporar o alimento recebe interpretações mais amplas a partir do campo “psicossocial”. Os elementos culturais daquilo que ingerimos podem ser desde elementos ligados à espiritualidade como à memória afetiva, e passam a ter significado e relevância nas práticas alimentares. Esses aspectos elevam o ato de comer para

---

<sup>15</sup> Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. Guia alimentar para a população brasileira. 2ª ed. Brasília: Ministério da Saúde, 2014.

além da atitude biológica, proporcionando à prática de se alimentar também um comportamento cultural (LIMA; NETO; FARIAS, 2015).

A partir das interpretações científicas, o processo de cocção do alimento é um momento ímpar e balizar na história. A modificação do alimento cru para o cozido foi analisada por LéviStrauss (2004) como o processo de passagem do homem da condição biológica para a social, inaugurando o que futuramente passaria a ser o espaço da cozinha, conhecido também como o primeiro laboratório do mundo. A manipulação do fogo, iniciada há mais de 300 mil anos, junto da descoberta e uso dos processos de cocção, conhecimento dos alimentos, vegetais, animais, construiu condições de elevação dos processos de alimentação humana, ressignificando os processos comensais. Em concomitância ao tempo das caças e coletas, se iniciou o fenômeno da partilha dos alimentos, o que futuramente será denominado de comensalidade. O momento de se alimentar, mais tarde conhecido como o momento da refeição, passa a ter um significado social e amplitude coletiva. Dessa forma, a cocção dos alimentos adquiriu extrema importância no sentido nutricional e social, garantindo interações coletivas. A comensalidade está também ligada à transmissão de conhecimentos e tradições passadas de gerações antigas às mais jovens. Dentro dessa perspectiva, a comensalidade se dá por meio das festividades, que enaltecem a cultura da comunidade e por meio da reprodução de receitas e agrupamento de pessoas para a produção delas. Na contemporaneidade, a comensalidade também assume o papel de agir na facilitação da preservação patrimonial, cultural e histórica das comunidades remanescentes de quilombolas (GUEDES; BASTOS, 2009).

No entanto, no cenário do século XIX, para negros e negras no contexto da escravidão, a comensalidade supria o papel elementar na garantia de vida e sociabilidade em diáspora. Logo, refletir sobre a vida cotidiana dos escravizados urbanos é pensar nos aspectos fundamentais da vida social desses indivíduos, a partir das trocas e construções coletivas, compreendendo a vida para além do labor. É também pensar o alimento de modo a transcender o ato de comer restrito às meras necessidades fisiológicas.

## **2.2 Comensalidade e hospitalidade: comida, circularidade e a ressignificação da experiência negra alimentar na diáspora**

A comida exerce um lugar de maior importância e magnitude, ultrapassando a obrigatoriedade vital à preservação da vida. Ela passa a ser meio e fim, simultaneamente. Ela é o meio de nutrir o corpo, mas também tem como finalidade o fator sociabilizante e coletivo. A relação com a comida a partir de tradições africanas e ressignificadas em diáspora coloca o

alimento como caminho de axé para o corpo, ou seja, de manutenção da energia vital. Logo, o alimento e as práticas comensais em diáspora para negros e negras assumem papéis de manutenção da vitalidade. Essa visão mais ampla e social de compreender o ato de se nutrir é a base fundamental da prática da comensalidade. Ao pensar em comensalidade é possível relacionar-se com a ideia de hospitalidade, atravessando as práticas alimentares do cotidiano de um lar. Segundo Boutaud (2011) a relação entre alimento, hospitalidade e comensalidade se dava ao redor da mesa. Para o autor “Podemos nos arriscar a dizer que uma das formas mais reconhecidas de hospitalidade, em qualquer época e em todas as culturas, é compartilhar sua mesa, ou então sua refeição com alguém [...]. Essa forma de partilha, de troca e de reconhecimento é chamada comensalidade.” (BOUTAUD, 2011, p. 1213).

O redor da mesa adquire um sentido *lato sensu*, em “ao redor da mesa” está atrelado às trocas, partilhas, vinculado à coletividade e sociabilidade, a partir da ideia de círculo e circularidade. A circularidade como princípio cosmológico de organização e de manutenção de tradições afrodiaspóricas e ameríndias nas práticas alimentares, sociais e cotidianas do território das Américas. Práticas de sociabilidade que nas ruas da diáspora carioca eram presentes em diversas formas: em rodas de samba, rodas de capoeira, rodas de jongo e em rodas comensais, tendo o alimento como um elo conectivo e protagonista das trocas. Ao partir da noção básica de comensalidade no contexto colonial e com a escravidão no seu apogeu, a ideia de hospitalidade (FERNANDES, 1997) era presente e constante nas práticas cotidianas negras. De forma até mesmo paradoxal, em um território onde pessoas negras, recém-chegadas em solo brasileiro, tinham apenas seus corpos físicos, nada mais conseguiam garantir entre si o sentido mais genuíno de hospitalidade a partir do alimento.

A ideia de hospitalidade dentro das práticas comensais, defendida por Fernandes (1997), traz uma ideia paradoxal ao pensar a comensalidade negra urbana. O conceito de hospitalidade parte de um cenário de casa, lar em um aspecto material, físico. Porém, no cotidiano dos cativos essa hospitalidade se materializava de outra forma, em que os escravizados experienciavam a realidade da prática da hospitalidade a partir de seu *corpo-casa*. Escravizados, livres ou libertos, mesmo esvaziados de propriedades físicas, de pertença, familiaridade ou vínculo com esse novo lugar, tinham em seus corpos suas únicas posses, ciências, tecnologias e conexão com suas histórias e vivências passadas. São, justamente, esses *corpos-casa* que a partir do alimento estabeleciam caminhos de conexão entre si. Seus corpos eram verdadeiros receptáculos de tudo que já tinham sido antes do cativo, de tudo que eram na experiência da escravidão na diáspora e tudo que viriam a ser no futuro. O alimento atravessava diretamente esse *corpo-casa*, tanto no sentido fisiológico como também em possibilidades, sociabilidades, ritualizações,



resistência cotidiana e reconstrução de identidade. É nesse contexto que a comensalidade se dava, no alimentar diário, nos encontros, nas trocas, em momentos. As demandas cotidianas da cidade imperial ditavam as práticas comensais, tendo em vista que nenhuma cidade alimentava a si (GRAHAM, 2013, p. 19). Os diversos escravizados eram responsáveis pelo abastecimento alimentar urbano, como também eram responsáveis, na maioria das vezes, por alimentarem a si mesmos, reforçando a realidade que as práticas comensais da cidade e entre os negros atravessavam e dependiam de mãos negras e seus respectivos saberes, sapiências. Segundo Fernandes (1997, p. 1), “as práticas de comensalidade, constituem um campo de particular expressão da ritualização [...]. A pluralidade de significações que possui tem a ver com as diferentes camadas sociais e as situações existenciais em que ocorrem”.

Ao falar de comensalidade Boutaud (2011) e Sobral (2013) conceituam esse fenômeno a partir de fatores sociais junto ao estabelecimento de laços de sociabilidade, com base nas relações familiares e sociais. Para ambos os autores, a comensalidade independe do tempo, das condições sociopolíticas, da época, da cultura, dos atravessamentos econômicos, sociais ou religiosos. Ela está para além disso e atravessa todos esses aspectos, pois tem como seu ponto fundamental a socialização coletiva, as trocas e as relações de sociabilidade.

Na literatura acerca da comensalidade e da alimentação, dentro de um contexto de sociabilidade, Wanderson Flores Nascimento (2015) compreende a alimentação como um processo que mantém o caráter orgânico do corpo plenamente ativo e movimenta e fortalece os laços comunitários (NASCIMENTO, 2015, p. 63). Além disso, o autor percebe que a alimentação cria um ambiente propício para que o gesto de comer seja também utilizado como parte dos processos de socialização entre as pessoas que vivem comunitariamente (NASCIMENTO, 2015, p. 65). A comensalidade, na sua essência, garante o movimento de unir, agrupar pessoas em torno do alimento e, por meio dele, gera contextos de construção de reciprocidade e troca. Esse era o cenário de muitas ruas da região metropolitana no Rio de Janeiro, principalmente nas áreas portuárias e adjacentes nos primeiros decênios o século XIX. A escravidão atlântica urbana dialoga diretamente com a história da alimentação em que a comensalidade se manifesta no território das ruas, das trocas a partir dos trânsitos dos alimentos e das necessidades alimentares que se fortalecem de forma coletiva.

### **2.3 Cidades atlânticas e a relação com o contexto alimentar negro a partir da sociabilidade**

Ao falar de cidades atlânticas e escravidão moderna o livro *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX* (FARIAS; GOMES; SOARES; ARAUJO, 2006) é uma das principais referências para abordarmos os atravessamentos

citadinos no cotidiano dos escravizados no oitocentos. Ainda ao se falar de escravidão nas Américas, muitas das vezes, o imaginário coletivo remete a cenários típicos das plantations, grandes planteis, agroexportações e feitores. Porém, uma parte considerável da escravidão atlântica foi experienciada em paisagens urbanas e semiurbanas. Esses territórios abrigaram centenas de milhares de escravizados, africanos e crioulos que em contato com outros setores do mundo, entre marinheiros, viajantes, caixeiros e negociantes, formavam a realidade das cidades portuárias (FARIAS; GOMES; SOARES, 2006, p. 11). Cenários de cidades como Buenos Aires, Caracas, Charleston, Nova York, Nova Orleans, Cidade do México, Havana, Lima, Montevideu, San Juan, San Domingo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Olinda, São Luis, Salvador, Recife, Porto Belo, entre tantas outras, constituíam as realidades urbanas dessas cidades atlânticas ao longo da Américas. Dentro desse contexto, o território brasileiro recebia 38% a 43% de todos os africanos trazidos para a América (FARIAS; GOMES; SOARES, 2006, p. 7). Essas pessoas, para além do labor, nos territórios urbanos, produziam inúmeras instituições em torno de diversos aspectos sociais e culturais da vida cotidiana. Os âmbitos da família, culinária, música, cultura material, tecnologias, medicinas, além de espaços de sociabilidade e manutenção de autonomia e liberdade como irmandades, casa de zungus, quilombos e, principalmente as formas de se relacionar com a rua faziam parte da vida dos africanos e crioulos.

Partindo da temática da sociabilidade, Guzmán (2013) aponta que dimensões sociais, culturais e afetivas são colocadas lado a lado da importância comensal e nutritiva. Para o autor, “o alimento não é apenas uma constituinte necessária para a vida – pois fornece energia e materiais para a formação de tecidos vivos – mas também uma importante fonte de prazer, e um notável indicador das diferenças econômicas, sociais e culturais entre as comunidades humanas.” (GUZMÁN, 2013, p. 5).

Perceber alimento como um indicador sociocultural é um dos caminhos fundamentais tanto para Guzman como também para esta pesquisa. A partir de uma das premissas mais populares e básicas que tangenciam a alimentação e as relações sociais, Guzmán recorre ao gastrônomo francês oitocentista francês Jean Anthelme Brillat Savarin para iniciar seu trabalho: “diga-me o que você come, e eu lhe direi o que tu es” (BRILLAT- SAVARIN apud GUZMÁN, 2019). Além de relembrar as palavras do filósofo alemão Ludwig Furbach Engels que dizia que “o homem é o que ele come” (ENGELS, 2018).

Ao seguir por uma interpretação antropológica do campo da alimentação os traços da cultura, relações sociais, produtos identitários junto às representações e valores socioculturais são marcadores fundamentais deste tema. Olhar isso a partir do contexto da alimentação dos

escravizados é compreender suas ações e vivências, além do ato básico de ingestão, pois a relação entre os negros, a rua e a comensalidade excediam as necessidades do corpo. O alimentar-se é um ato vital, sem o qual não há vida possível, mas, ao se alimentar, o homem cria práticas e atribui significados àquilo que está incorporando a si mesmo, o que vai além da utilização dos alimentos pelo organismo (MACIEL, 2001, p. 145). Esse é o plano de fundo do estudo da comensalidade negra urbana oitocentista, ou seja, enxergar o alimento e a relação dos escravizados com ele para além das necessidades básicas do corpo biológico. Claude Fischler propõe uma reflexão sobre o alimento e o ato de se alimentar para além das condições nutricionais. Para ele, o homem nutre-se também de imaginário e de significados, partilhando representações coletivas, ou seja, o homem é a partir de suas práticas alimentares um ser comensal. Dessa maneira se faz necessário compreender o que o ato alimentar implica também em um valor simbólico (MACIEL, 2001, p. 146).

Para Adolfo Achinte (2010), comer é mais do que se alimentar. Esse pensamento é o que fundamenta as práticas comensais. Achinte compreende que o ato de comer constitui um fator cultural que vai além da nutrição, tornar-se um complexo sistema de relacionamentos sociocultural, coesão comunitária e conflito social. O antropólogo esvazia o sentido de inocência do ato de comer e o coloca como um ato embasado de relações sociais. Ele aborda a dimensão alimentar além do ato da ingestão de alimentos na procura de nutrição, para se centrar nas implicações culturais do ato de comer. Comer é mais do que se alimentar, comer não é por si só um ato inocente, isto é, desprovido das relações sociais dos comensais. É um ato que carrega intencionalidade e expectativas.

Guzmán (2013) começa a analisar o que compunha a dieta dos escravizados, buscando compreender essa interação do alimento com a sociedade, ao evidenciar a relação entre os negros e as práticas comensais. O campo alimentar dos escravizados se dava em um contexto marcado pelos atravessamentos de um regime escravocrata, em uma cidade em constante crescimento demográfico e espacial sem planejamento urbano, pautada em uma estrutura desigual, hierárquica, conforme apresentado no primeiro capítulo. A estrutura e os fundamentos da cidade impactavam na forma por meio da qual os escravizados acessavam o alimento para o consumo próprio. Pensar no modo como a cidade se articulava, é compreender como também se davam as organizações, circulações e acesso ao alimento e as práticas comensais. A estrutura social tinha a instituição escravocrata como motor, em que as camadas sociais mais elevadas eram pautadas na família, ancestralidade, cor, propriedade de terras, cativos e ocupação, junto também ao estado civil da pessoa, que para os negros poderiam ser três categorias: livres, libertos e escravizados. (FARIAS; GOMES; SOARES, 2006).

O cenário das ruas da cidade do Rio de Janeiro nos primeiros decênios do século XIX era permeado por fronteiras visíveis e invisíveis posta aos escravizados e essa realidade também se transpunha ao campo alimentar. Era uma cidade enraizada em um modelo de estratificação social, onde os elos de poder ligados à ancestralidade e à família eram os critérios que embasavam aquele regime. Seguindo os cargos das hierarquias sociais, o grupo social com posses, propriedades (principalmente posse de cativos) junto a alta renda ocupavam posições elevadas. Havia um grupo crescente de renda média com ofícios, como negociantes, funcionários, lojistas, taverneiros, artífices, artesãos. Esses constituíam uma classe média excluído das elites, e possuíam poucos cativos, além disso, por conta da posição social mais baixa, os escravizados desses senhores, possivelmente, tinham maior facilidade de obterem as suas cartas de alforria, sua liberdade. Sendo assim, muitos senhores que libertavam seus escravizados vinham de grupos de renda média da cidade e trabalhavam para negociantes, comerciantes, mestres, artesãos ou lojistas. Esses cativos exerciam ofícios como leitura e contabilidade, ferraria e metalurgia, venda e varejos e após a alforria tinham a possibilidade de descrever a mesma ocupação e se sustentar já livres. A pior situação nesse contexto era de escravizados que serviam a senhores de ocupação de baixo status, sendo assim únicos servos de um soldado, marinheiro, pescador, vendedor, ambulante. Havia negros e negras em posições distintas, dentre crioulos e africanos, negros livres, libertos e cativos, todos ocupando diversas esferas laborais que constituíam a cidade do Rio de Janeiro, e as necessidades de alimentares atravessavam todos esses lugares.

#### **2.4 As casas de *Zungu*: sociabilidade e comensalidade negra nas esferas privadas e públicas**

Africanos e descendentes foram importantes personagens no mundo do trabalho e da cultura urbana no século XIX que em diáspora inventaram territórios próprios onde redefiniram suas identidades (BARRETO, 2006, p. 8). Nas relações estabelecidas na diáspora nos cenários urbanos atlânticos, a sociabilidade, a comensalidade e a rua se materializavam também em espaços físicos e traziam consigo uma importância de caráter individual e coletivo. A partir desse diálogo entre a escravidão urbana, sociabilidade e alimento que se destacam as *Casas de Zungu* e para adentrar esse universo é necessário colocarmos em destaque o cenário da rua, mobilidade e liberdade que o ofício da escravidão de ganho permitia. As cidades, principalmente as atlânticas portuárias, eram marcadas pela presença e permanência da população negra e todo esse contingente populacional necessitava de abrigo, pelo menos para pernoitar. Logo, para essas cidades fortemente africanas havia o aumento da necessidade de residências e moradia. Havia um público, com destaque para os trabalhadores ao ganho, que

não residiam com seus senhores, como também para libertos e toda a população urbana no geral que dependiam de moradias para viver na cidade (FARIAS, 2006, p. 83). Havia um público específico que alugava residências em certas partes da cidade. Os aspectos ligados às moradias voltadas para a população negra iam além da arquitetura e da disposição urbana, pois existiam também significados culturais reinventados nos espaços físicos e simbólicos dessas moradias. As casas da população negra no território urbano transcendiam a necessidade do morar, se tornando espaço de pertencimento e manutenção identitária. Esses territórios redefiniam a ideia de cidade atlântica e produziam novos espaços de acesso às pessoas pretas. As casas de Zungus eram um dos maiores exemplos disso.

O interesse da historiografia, sobretudo daquela que estuda a escravidão atlântica, por muito tempo não deu o merecido destaque às casas de Zungus. Esses espaços eram verdadeiras instituições da cultura urbana que garantiam a materialidade da sociabilidade negra no cotidiano. Pelos olhares das classes mais abastadas e do planejamento urbano, esses territórios eram encarados como problemas de segurança pública do século XIX. Eram territórios de manifestação de práticas culturais prontamente reprimidas se praticadas a luz da lua. Essas casas ficavam em esconderijos, em redutos bem protegidos na imensidão dos corredores e becos dos labirintos urbanos, para onde convergiam silenciosamente centenas de africanos, escravizados, pardos, mulatos, libertos, crioulo e pretos, em busca de amigos, festas, deuses e esperanças (FARIAS, 2006, p. 84).

Esse território, tido como refúgio material para negros e negras era alvo de constante e ferrenha perseguição. Dessa forma, os escravizados em meio ao contexto diário da cidade sofriam coerção diversas e tinham contra eles dois instrumentos que subordinavam os cativos urbanos em nome da classe senhorial: o chicote e a prisão. Essas duas ameaças estavam “sempre presentes na vida de qualquer escravo urbano, sendo que todo esse aparato tinha por finalidade garantir a segurança das elites e a manutenção da ordem” (FARIAS, 2006, p. 63, 65, 74). As casas de Zungus, desse modo, eram incompatíveis com a ideia de uma cidade civilizada e moderna. Isso resultava em um movimento de forte repressão, sufocamento e extinção desse território. Compreendendo as similaridades da diáspora em todo o território americano, as casas de Zungus e a promoção da sociabilidade e integração entre negros não eram um fenômeno exclusivo do Rio de Janeiro. Essa realidade deve ser considerada um fenômeno da escravidão e da cultura negra urbana na diáspora, estando presente em muitas cidades atlânticas com outras denominações. Em Belém e em Recife tais moradias eram conhecidas como Calogi.

Ao refletir sobre a etimologia da palavra *zungu*, Robert Sleenes (1991) destaca que a origem da palavra é *Bakongo*, oriunda da região do início do Rio Zaire. O significado da palavra

é a junção *zun* que significa casa e *Ungu* era o nome dado ao angú. Logo, zungo seria o resultado de *nzo angu*, casa de angu (FARIAS, 2006, p. 85). Pela etimologia da palavra zungu há uma associação entre as palavras casa e angu, o que pode se relacionar às práticas alimentares e comensais que tinham como epicentro alimentar o milho e o aipim. A relação entre sociabilidade, comensalidade e cultura escrava urbana fica mais que evidente nesses territórios e o angu era um dos grandes elementos de sociabilidade negra urbana (FARIAS, 2006, p. 85).

A presença notória do comércio em prol da venda de quitutes feito a partir do angu era uma realidade inegável do cotidiano urbano, especialmente na presença das negras vendedoras de angu na região portuária, com destaque para a praia do peixe como também nas imediações do paço imperial. O angu pode ser destinado a duas interpretações na realidade urbana atlântica, como o alimento consumido em larga escala pelos negros, mas também como as casas de Zungu, território urbano de resistência negra que tinha as práticas comensais e a sociabilidade como ponto basilar. O historiador Luiz Carlos Soares (1988) traz essa leitura sobre o angu a partir desses dois fenômenos. O território dos angus (*zungu*) era o principal local de refúgio de escravizados em fuga, como também era um espaço destinado para refeições coletivas. A partir da década de 1830, as investidas policiais contra espaços como os *zungu* aumentaram consideravelmente. A região do atual campo de Santana abrigava uma dessas casas de zungus e sofreu repressão policial devido às acusações de acobertar fugitivos e escravizados suspeitos de roubo, esse território em sua maioria era habitado por africanos minas (BARRETO, 2006, p. 86).

O crescimento demográfico da cidade caminhava lado a lado ao aumento das práticas comensais negras e dos espaços de sociabilidade como zungus (BARRETO, 2006, p. 86). Ao fim do século XVIII, o Rio de Janeiro já passava por um aumento populacional que se fazia cada vez mais veloz e se intensificou na primeira metade do século XIX, conforme abordado no primeiro capítulo. Regiões que tinham como marco principal a geografia física de terrenos alagadiços, pântanos e mangues passam a ceder espaço para o crescimento urbano o que gerava a necessidade latente de mais moradias para todas essas pessoas. As áreas das várzeas passam a ser ocupadas e ruas estreitas com construções residenciais de casa térreas começam a compor a realidade urbana carioca. Muitas casas, coladas umas nas outras, passaram a ser construídas e dentro delas erguiam-se universos de manutenção e continuidade da cultura material negra no cotidiano (BARRETO, 2006, p. 86). Uma realidade marcada por casas que abrigavam corredores sinuosos, ladeados por vários quartos, que muitas vezes atravessavam amplos quintais verdes para chegar a outras casas que se encontravam ainda mais escondidas e imperceptíveis aos olhos de quem estava nas ruas. Havia uma outra realidade dentro da

realidade posta na escravidão urbana carioca. Quanto mais a cidade crescia e mais habitantes passavam a residir nela, mais o labirinto no miolo dos casarios se expandia, garantindo a existência de um verdadeiro novelo urbano, mantendo e expandindo espaços perfeitos para refúgios e esconderijos (BARRETO, 2006, p. 86). A realidade urbana carioca buscava experimentar um processo de modernização e progresso da cidade, como também era palco do crescimento de micro comunidades negras que se estruturavam e cresciam às margens do planejamento urbano oficial cidadão. Porões e sótãos junto aos quintais dos fundos de casa viraram palcos da manutenção de práticas culturais, sociais e gustativas negras garantindo a reconstrução das identidades dos escravizados, livres, libertos e fugitivos. Aqui, os zungus podem ser entendidos como um elemento a mais na formação da identidade urbana diaspórica. Companheirismo de cativo, proteção a malungos perseguidos pela polícia e pelos senhores junto às trocas comensais faziam parte de um cotidiano em que a cozinha e o alimento eram caminhos para suprir os afagos do corpo físico, social e afetivo dos negros.

Os zungus e angus surgiram a princípio nas cidades como local de refeições, onde africanos e crioulos repartiam o alimento (BARRETO, 2006, p. 87). Era um espaço e, ao mesmo tempo, uma prática para se estreitar laços de solidariedade tão importantes para estrangeiros, escravizados e libertos. Porém, o próprio alimento, que antes era o motivo para agrupar as pessoas, passa a ocupar naquele contexto um lugar secundário, dando espaço para a construção de redes de ajuda mútua, garantindo para que sociabilidade e solidariedade entre as micro comunidades africanas se tornassem a tônica principal desses territórios. Outros espaços como casas de batuque e casa de fortuna também garantiam caminhos de sociabilidade negra. As organizações dos zungus ficavam na maioria das vezes sobre a responsabilidade das africanas da Costa da Mina, conhecidas como africanas minas, que eram minoria no território carioca. Os africanos ocidentais localizavam-se em maior número em Salvador, já a maioria étnica da corte era composta pelo povo Banto. Os africanos da costa da mina, que saíram de Salvador para o Rio de Janeiro, eram conhecidos como afrobaianos e, na maioria das vezes, as mulheres colaboravam com a manutenção desses territórios de sociabilidade negra. As nações mais predominantes no território carioca eram Moçambique, congos, angolas e estabeleciam novas relações e trocas com o povo mina e os crioulos.

Os zungus tornaram-se um espaço em que as fronteiras étnicas urbanas foram relidas, interpretadas e recriadas. Os trabalhos com produção de alimento estavam muitas das vezes na realidade cotidiana das casas, e a figura feminina dominava os ofícios que estavam relacionados com a alimentação e a própria gestão e organização dos espaços. Havia uma grande concentração na casa de Zungu na freguesia de Sacramento, no quadrilátero formado pelas ruas

do Núncio, dos Regentes e do Sabão, logo era uma região de muitas investidas policiais, devido a concentração de negros desempenhando outras funções que não o labor. Mesmo com todo o risco e já sendo de conhecimento da polícia a localização das casas de Zungus, a força da coletividade e o desejo de estarem juntos a partir da sociabilidade transcendiam os obstáculos da ilegalidade. Esses territórios eram locais de fortalecimento da cultura e da etnicidade de sua história, das tradições e legados de seus antecessores, das práticas culturais e comensais de seus territórios natais. A partir desse cenário, a comida se tornava dispositivo aglutinador, como importante elo entre os negros e negras na diáspora (FARIAS, 2006, p. 97). As casas de Zungu, as casas de fortuna e as casas de batuques como os quilombos eram locais onde se disseminavam e se reproduziam a cultura africana e construíam uma cultura negra diaspóricas, em que a sociabilidade e a comensalidade eram base da manutenção desses espaços.

## **2.5 Práticas alimentares cativas nas realidades urbanas em cidades atlânticas oitocentistas**

A experiência da diáspora africana nas Américas é marcada por muitas similaridades e continuidades. Práticas comensais, culturais, medicinais, musicais se faziam presentes e parecidas por todo o território americano. Guzmán (2013) retrata elos em comum nas comunidades e sociedades negras em diáspora ao explorar o estado da arte da nutrição dos escravizados em três regiões das Américas: Estados Unidos, Caribe e Brasil. O autor busca evidenciar as questões metodológicas fecundas de análises de padrões alimentares da população escravizada. São retratadas por ele as problemáticas dos estudos sobre alimentação da população escrava, as dificuldades e as questões de análise de territorialidades e de espacialidades continentais, como também as barreiras e os atravessamentos que os estudos do campo alimentar trouxeram. Além disso, o autor traz definições e parâmetros para medir o que é uma alimentação adequada, tendo em vista todas as variáveis como idade, sexo, atividade diária realizada, regionalidade, entre outros. Um dos destaques propostos por Guzmán é o exame do regime alimentar de gestantes e crianças, dialogando com as taxas de mortalidade infantil entre as populações de escravizados. É construído uma análise quantitativa e qualitativa da dieta dos escravizados em cada região selecionada por ele, iniciando pelos Estados Unidos.

Partindo dessa perspectiva, Guzmán (2013) destaca que as investigações historiográficas sobre a temática da alimentação dos negros estadunidenses partiram de um debate intelectual sobre a alimentação, atravessado por considerações morais e políticas sobre a sociedade escravista americana. O cenário da efervescência do abolicionismo, entre seus defensores e opositores, atravessa as formas de compreensão do cotidiano do escravizado, atingindo interpretações sobre os aspectos básicos como a alimentação. As produções e



interpretações dessa pauta se dividiam em dois lados opostos, alinhados a agendas políticas divergentes. Assim, para os opositores do sistema escravista, ficava claro que os escravizados viviam em estado permanente de fome devido à má alimentação oferecida por seus senhores. Para sustentar suas alegações, publicaram vários depoimentos que descreviam a prática imoral dos senhores de escravos em privar alimentos aos cativos. Esse ponto é fundamental para refletirmos sobre as fontes usadas para pensar alimentação cativa nas Américas a partir do enredo de suas produções. Guzmán, assim como Karasch (2000), traz à reflexão as formas com que a historiografia lida com as fontes literárias. Essas fontes reproduzem o mito da benevolência senhorial, além de outros aspectos que fundamentavam a escravidão nos Estados Unidos, como também no Brasil. Ao retratarem as questões cotidianas, como as negligências senhoriais e as escolhas alimentares dos escravizados a partir de um lugar paternalista em defesa da continuidade do sistema escravocrata, essas produções literárias são contestadas e refutadas pela historiografia. Em outras palavras: a escravidão norte-americana passa a ser investigada pelo crivo do alimento e seus desdobramentos no corpo físico e na estrutura socioeconômica da época, a partir de um lugar de questionamento das produções historiográficas disponíveis até então.

É colocado em pauta as formas com que a historiografia lida com as fontes literárias. Nessa perspectiva, é possível conectar esses questionamentos com outras produções e estudos da escravidão atlântica que demonstram preocupações similares em relação à literatura da escravidão. As sinalizações propostas por Mary Karasch (2000), em *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*, ao falar das produções a respeito da escravidão, também indagam as interpretações das fontes e das produções literárias. Segundo a autora, há três grandes mitos do século XX da historiografia sobre o comportamento dos escravizados. Esses mitos revogados por Karasch dialogam diretamente com as críticas de Guzmán às ideias citadas acima referentes a uma escravidão benevolente e paternalista. A historiografia, com trabalhos como de Karasch e Guzmán, colocam algumas literaturas que se postularam como fontes e interpretação quase fidedignas a realidade da escravidão moderna em um lugar de questionamento e debate, sendo passível de análise e reflexão devido ao contexto e ao momento de sua produção. Karasch analisa a escravidão urbana e questiona as interpretações sobre o comportamento dos escravizados na literatura sobre a sociedade escravocrata (KARASCH, 2000, p. 25). Indo de oposição à ideia de uma escravidão brasileira benevolente, ela desvalida fundamentalmente a ideia de bom feitor, reconhecendo as interpretações historiográficas de agência, luta e resistência negra tanto no cotidiano como em eventos de revoltas, fugas entre outras expressões de resistência, confronto e\ou negociação ao sistema escravocrata. Essa interpretação também

atravessa o campo alimentar, retirando da realidade urbana um aspecto de dependência do cativo frente ao sistema escravocrata e ao seu senhor em relação aos seus processos alimentares. O segundo mito rebatido pela historiadora é o sustentado por Gilberto Freyre, em que o Brasil foi colonizado por escravizados culturalmente superiores da África Ocidental, inspirados nas investigações de Nina Rodrigues, Manuel Querino, Arthur Ramos e outros, que fundamentam essas ideias a partir de pesquisas realizadas em Salvador, considerado por eles o único berço da cultura africana brasileira. O terceiro mito rebatido pela historiadora é o de que o Rio de Janeiro perderia as suas tradições africanas. Em oposição a essa ideia, Karasch reafirma que a cidade preservou seus costumes e religiões africanas, que vieram primeiramente do Centro-Oeste Africano e da África Oriental, colocando em destaque o fato da cidade ser o principal mercado de distribuição de escravizados vindo de distintas regiões da África para mercados de distribuição Brasil a fora.

Essas críticas de Karasch (2000) também estão presentes nas investigações de Guzmán (2013) sobre a temática das práticas alimentares dos escravizados no Brasil. O autor coloca em destaque como a carga ideológica da escravidão brasileira impactou nas produções historiográficas do século XX. Ainda, ressalta as discrepâncias entre os historiadores em suas interpretações e análises sobre as temáticas que atravessam a escravidão e todos os seus desdobramentos. Guzman evidencia os cânones da historiografia tradicional brasileira a partir dos mesmos caminhos de questionamentos de Karasch, colocando em destaque essa corrente de pensadores que acarreta um caráter solidário à escravidão brasileira a partir de uma visão idealizada, romantizada e fortemente equivocada das relações entre senhores e escravizados, que acabam por reforçar a ideia de que os cativos eram bem tratados e, conseqüentemente, bem alimentados pelos seus senhores. Essa visão, fortemente romantizada, para não dizer cruel, passa a ser rejeitada por uma historiografia mais atual que recorre a relatos de viajantes, a exemplo do inglês Henry Koster, que afirmou que “a comida fornecida aos escravos não é suficiente em quantidade, e o conteúdo nutricional da comida não é proporcional ao trabalho exigido” (KOSTER apud KIPLER, 1989, p. 80).

A literatura médica tem muito a enriquecer as investigações sobre alimentação e comensalidade negra. Guzmán (2013) fez uso delas para retratar as práticas alimentares no contexto dos Estados Unidos e aqui no Brasil. Um exemplo do autor é o médico inglês Pinckard (1796), que refletiu sobre as práticas alimentares dos cativos nos Estados Unidos e afirma que “a comida dos negros é muito simples e pouco variada; café da manhã, jantar e ceia sendo semelhantes durante todo o ano. Informa que a dieta consiste principalmente em milho da

Guiné, com um pouco de carne salgada ou peixe salgado.” (2013). As afirmações deles concatenam com um padrão alimentar que se manifesta igual ou muito parecido ao longo do vasto território que abriga a escravidão atlântica nas Américas. Isso pode ser explicado em função de um território que se encontrava conectado e partilhava práticas comensais, alimentos em comum e lógicas, posturas e códigos corriqueiros ao regime do tráfico atlântico e da manutenção da escravidão moderna.

Pensar alimentação na escravidão é pensar também a necessidade da manutenção e da continuidade de um sistema que depende de uma mão de obra negra funcionando. Práticas alimentares voltadas aos cativos que obtenham êxito, suprimindo os anseios e interesses econômicos dos senhores de escravizados, serão exemplos para outros territórios e sociedades escravistas. Logo, muitas realidades alimentares, apesar das especificidades e particularidades de cada território, são tidas como exemplo bem-sucedidos de gestão e são reaplicadas em outros territórios, até porque as informações, técnicas, tecnologias transitavam pelo vasto território das Américas. Outro ponto fundamental ao refletir sobre comensalidade, escravidão atlântica e territorialidade é que apesar de destinos diferentes, muitos dos escravizados vinham dos mesmos lugares, ou lugares muito próximos partilhando de culturas alimentares, formas de cocção, trato com o alimento muito similares. Seguindo essa mesma lógica analítica da influência das literaturas médicas, Guzmán faz uso das declarações do médico baiano Hernani da Silva Pereira, no ano de 1887, quando escreveu um interessante tratado intitulado “Os Alimentos Mais Comuns em Nossas Províncias”, que descreve a alimentação costumeira em diferentes regiões do Brasil.

Ainda no cenário da dieta alimentar dos cativos dos Estados Unidos, a historiografia passou a abordar um viés analítico de caráter quantitativo, rebatendo a ideia de *sensação de fome* (GUZMAN, 2013, p. 12) e estado de permanente dependência alimentar. Passam a analisar a questão da alimentação de outros questionamentos como os quadros graves de deficiências alimentares específicas. Em outras palavras, a historiografia passa a compreender que os cativos provavelmente recebiam uma alimentação suficiente para satisfazer seu apetite, mas estava distante de ser uma alimentação equilibrada em termos nutricionais. Assim, a questão da alimentação dos escravizados não era uma questão de quantidade, mas um problema de qualidade e variedade. A partir desse contexto, as ausências nutricionais específicas passam a ser um ponto de análise da dieta e da nutrição dos cativos. As investigações e os dados sobre a dieta escrava nos Estados Unidos fornecem amplas informações de caráter quantitativo sobre a ingestão diária dos alimentos, que varia ao longo do tempo devido aos avanços dos estudos historiográficos.

Na atualidade, a historiografia tem também como campo de interesse estudos que retratem números mais precisos para mensurar parâmetros como estatura e índice de massa corporal, entre outros questionamentos sobre a vida desses cativos. Algumas percepções sobre as práticas cotidianas na escravidão atlântica eram unânimes por todo solo americano de norte a sul. Um exemplo disso, era a ideia de não darem a um escravizado o suficiente para comer, e associarem isso ao desenvolvimento mais agravado da mesquinhez. Mesmo entre os senhores de escravizados, a má alimentação de um cativo era sinal de uma má gestão. Porém, esse critério não atravessa a qualidade da comida, que tinha sempre como baliza fundamental a questão da economia e da praticidade em prol dos lucros dos senhores de escravos, de engenho, entre outros. A regra é, não importa quão grosseira seja a comida, apenas deixe que haja o suficiente.

No debate específico sobre comensalidade e dieta alimentar dos escravizados que trabalhavam nos Estados Unidos, a historiografia já levantou inúmeras hipóteses e passou a analisar a dieta a partir de uma abordagem quantitativa. Dessas investigações surge a hipótese de uma dieta monótona, que seria composta por 3½ libras de carne de porco salgada e um pouco de fubá de milho por semana (DOUGLASS, 1851, p. 50-51), suplementado com alguns vegetais e frutas (BALL, 1859, p.16-17). Concluem, com isso, que a comensalidade desses cativos era composta por pouca variedade de alimentos o que ocasionava distúrbios metabólicos relacionados à má alimentação. Trazendo à tona a ideia de “fomes específicas” e “deficiências perigosas”, o que mais tarde seria chamado de desnutrição. Ambos os conceitos citados foram cunhados por Eugene Genovese (2011). Essas pesquisas concluíram que essa dieta ofertada aos cativos ocasionava deficiências físicas e geravam doenças crônicas. Essa interpretação foi refutada, dando lugar à hipótese de Fogel e Engerman (1983) em que a maior parte dos alimentos produzidos nas plantações eram consumidos por pessoas e animais que viviam nas fazendas. Esses alimentos eram excedentes da produção, nomeados de produto residual, que faziam parte do cálculo total de insumos gerados pelas fazendas e divididos por grupos consumidores e de exportação. O procedimento é simples: da produção total de alimentos é subtraída a parcela consumida pelos brancos (10%), os grãos para animais e a carne vendida fora das fazendas (30% de bovinos e 15% de suínos). Como o resto da comida não era comercializável fora das plantações, é discutível que o “produto residual” era destinado à alimentação dos escravos (GUZMÁN, 2013, p 9). Mas essa forma de calcular sofreu fortes retaliações por não estar embasada em dados empíricos. As ideias de uma dieta monótona, consumo de produto residual para interpretar a dieta e hábitos alimentares dos escravizados passou a ser questionada. Foi concluído que os alimentos básicos compunham a dieta típica dos escravos eram “carne bovina, carneiro, frango, leite, nabo, ervilha, abóbora, batata-doce, maçã,

ameixa, laranja, abóbora, pêsego, sal, açúcar, melão, peixe, café e uísque”, cujos subsídios eram regular e variados (GUZMÁN, 2013, p. 10). Guzman, no caso dos Estados Unidos, atribui a alimentação dos escravizados a escolha de uma dieta mais econômica e, por conseguinte, menos nutricional, a fim de proporcionar o máximo de lucro aos senhores de escravos. Essa escolha de uma dieta deficiente ocasionava o aumento potencial de pessoas doentes.

A realidade das escolhas alimentares direcionadas aos negros nos Estados Unidos promovida pelos fazendeiros tinham um forte incentivo, no curto prazo, para cortar gastos com alimentação por meio da padronização da dieta que implicava em uma escolha muito restrita de alimentos básicos. A hipótese de consumo carne suína e do milho eram as principais opções por serem *commodities* baratas e fáceis de armazenar por muito tempo. Ou seja, o que regulava as escolhas para alimentar os cativos era a economia e a praticidade do armazenamento em virtude de alta durabilidade das comidas. Essa hipótese que era pautada em uma interpretação literal do excessivo consumo de milho e porco, sugere uma leitura mais conotativa e ampla ao se referir a esses dois alimentos. Entende-se que os termos porco e milho eram mais abrangentes quando mencionados na literatura. Apesar de sua inegável atratividade, os dados sobre a dieta escrava apenas fornecem informações quantitativas sobre a ingestão diária de alimentos, mas não evidências específicas sobre as condições físicas dos cativos. Por isso, estudiosos têm buscado índices mais precisos para mensurar esses parâmetros, como estatura e índice de massa corporal. Robert A. Margo e Richard H. Steckel (1982) trabalharam com os dados de manifestos costeiros que oferecem informações ricas sobre idade, sexo e altura dos escravizados na região de Antebellum, nos Estados Unidos.

Já a nutrição da população escravizada do Caribe é marcada por peculiaridades. As terras pertenciam aos domínios da Espanha e eram povoadas, em sua maioria, por escravizados africanos oriundos da costa ocidental. Essas duas territorialidades, tanto espanhola como africana, exerciam impactos diretos na cultura e nas práticas alimentares dos povos originários de cada região. O Caribe, apesar de compartilhar o mesmo status de trabalho compulsório da realidade norte-americana, reservava aos seus escravizados disparidades notáveis em matéria de nutrição quando comparada à dieta experienciada nos Estados Unidos. A origem dos escravizados já ditavam certas diferenças nas práticas alimentares. Em meados do século XIX, nos Estados Unidos, quase a totalidade de cativos eram nascidos lá, enquanto uma parte significativa dos escravizados caribenhos vinham África Ocidental. Recém-chegados, muitos deles eram frutos do tráfico do atlântico, oriundos da região do Golfo da Guiné, Benin, Costa do marfim, Gana e redondezas. Portanto, qualquer estudo sobre a formação nutricional de escravizados nascidos na África e enviados ao Caribe deve remontar ao antigo regime alimentar

da pátria dos negros, compreendendo assim, que a dieta dos escravizados do Caribe eram fortemente marcadas pelas práticas alimentares da costa ocidental africana. Mary Karasch (2000) passa a reconhecer as influências das territorialidades originais dos escravizados na formação da comensalidade negra ao longo das Américas como um todo. Com isso, a autora busca remontar as práticas culturais das regiões de origem dos cativos, para compreender as suas experiências na diáspora (KARASCH, 2000, p. 78).

Guzmán (2013) traz a ideia de que correntes historiográficas sobre a alimentação dos africanos ocidentais eram pautadas em um consumo escasso de alimentos de origem animal, tendo uma ingestão de carne, leite e derivado muito baixa devido aos impeditivos biológicos, como altos índices de intolerância à lactose, além da pouca prática da criação de gado, reduzindo assim o consumo de carne. Dentro desse contexto, compreende-se que africanos ocidentais dependiam, em grande parte, de uma dieta com características fortes do vegetarianismo, pautada no consumo de taro, inhame, milho, arroz, banana, mandioca e milho. A situação dessas pessoas piorou durante a travessia do Atlântico por causa das péssimas condições sanitárias e da ração diária extremamente pobre, que consistia em arroz cozido e peixe salgado. Não surpreendentemente, a maioria dos escravizados africanos mostrou sinais claros de desnutrição crônica ao chegar às ilhas do Caribe. A realidade cotidiana caribenha para os escravizados era diferente entre os nascidos na ilha e os trazidos pelo tráfico atlântico. Os escravizados africanos experimentavam uma realidade na qual ocupavam os estratos sociais mais baixos da escala colonial, o que refletia diretamente nas relações alimentares que acarretavam deficiências nutricionais maiores. Era comum a população africana de cativos passar por períodos de grave escassez de alimentos que acabavam por conduzir a episódios de fome (GUZMÁN, 2013, p. 18).

Ainda sobre a realidade alimentar dos escravizados no Caribe, era corriqueiro a distribuição de uma ração diária aos cativos, prática semelhante as lavouras por outras regiões da América como nos Estados Unidos e no Brasil. A ração diária que compunha boa parte da dieta escrava caribenha era constituída por uma porção de uma proteína animal que poderia variar entre carne ou peixe, uma porção de cereais (milho ou arroz) e suplementos vegetais tropicais (taro, inhame, banana e plátano) (GUZMÁN, 2013, p. 20). A presença do milho era muito comum na dieta dos cativos ao longo de toda a América e no Caribe não era diferente, lá era comum e constante a presença do milho da Guiné, além da presença do peixe salgado ou carne salgada. O milho tem forte presença na comensalidade negra dos dois lados do atlântico e é um dos elementos basilares das práticas alimentares cotidianas sendo consumido de inúmeras formas. A partir da sua forte presença é possível traçar um quadro analítico da relação

nutricional dos escravizados devido ao seu alto consumo. O vegetal em destaque é marcado por carências nutricionais e as sociedades que têm no milho a sua base alimentar estão mais propícias às doenças relacionadas à deficiência alimentar. Apesar da dura rotina de labor, havia uma certa autonomia alimentar no sentido de os cativos obterem fontes de alimento suplementares. Acessavam pequenos espaços e ao menos algumas horas de um dia da semana tinham livres para cultivarem, produzirem, criarem, plantarem pequenas gados e colheita. Essa autonomia era comum nas áreas rurais da maioria das propriedades escravocratas latifundiárias das Américas e, muitas das vezes, são essas pequenas produções que abasteciam as zonas urbanas, as cidades, principalmente as portuárias, realidade similar com o Rio de Janeiro oitocentista. Essas práticas eram uma das formas mais importantes de melhorarem a dieta dos negros, garantindo mais diversidade e uma alimentação mais balanceada a partir da coleta de plantas e animais marinhos, ou a ingestão de terrosos (geofagia), hábito diretamente relacionado a deficiências nutricionais específicas como formas de suplementar a dieta.

## **2.6 Análise da realidade alimentar dos negros do Brasil oitocentista**

Guzmán (2013) ao falar da dieta alimentar dos escravizados no Brasil começa ressaltando um ponto fundamental que é comum também aos Estados Unidos, as vastas extensões territoriais e como isso é um fator que impacta na tipologia de uma dieta alimentar e traz também a influência do território na constituição dos hábitos alimentar. Compreendendo que cada região tem a sua própria cultura alimentar e que aspectos físicos, geográficos e socioculturais impactam diretamente na constituição da comensalidade no cotidiano, é importante pensar a comensalidade negra no território brasileiro em sua pluralidade gustativa e cultural. Guzmán, mais uma vez, recorre a literatura médica para iniciar as análises sobre as dietas alimentares no território brasileiro, evidencia uma produção do fim do século XIX, do ano de 1887, um tratado produzido pelo médico baiano Hernani da Silva Pereira denominado *Os alimentos mais comuns em nossas províncias*, que descrevia os costumes alimentares em diferentes regiões do país. Como dito anteriormente, o método de analisar as práticas alimentares a partir das territorialidades que compõem o mapa do Brasil é um caminho investigativo que respeita as especificidades e atravessamentos que compõem as práticas comensais de cada território.

Compreendendo que territorialidade transcende as limitações do mapa, é o território que dita as possibilidades alimentares aos indivíduos a partir das condições físicas, geográficas como também atravessamentos sociais, culturais e econômicos. Para Guzmán (2013, p. 22), “O Brasil é quase um país-continente com maior diversidade em matéria de alimentação, pois cada

região tem sua própria tradição culinária”. Nesse trecho o autor expressa a importância de olharmos para as práticas alimentares do Brasil respeitando e compreendendo os impactos, especificidades e particularidades das suas regiões e territorialidades. O já citado Hernani Pereira se debruçou sobre as investigações alimentares a partir das regiões, colocando em destaque espectros comparativos junto a crivos socioeconômicos desses respectivos territórios. Em suas investigações há uma relação do consumo de proteína e poder aquisitivo, isso se dá nas regiões paulista e carioca, em que Hernani compreende que pessoas ricas e de classe média consumiam principalmente carne fresca e feijão, enquanto os pobres tinham que se contentar com uma ração modesta de carne seca e fubá (ou mandioca). Essas constatações, principalmente sobre o consumo de carne frescas e carnes secas, foram trazidas também por Karasch (2000), ao afirmar que havia cada vez mais impossibilidades alimentares aos escravizados cariocas, especialmente referente ao acesso a carne e peixe fresco, transformando um cenário que já era desfavorável ao quadro nutricional negro, em algo quase inacessível. A partir da década de 1820 no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro, muitos alimentos que antes eram fornecidos por regiões brasileiras passaram a ser importados. A charque, por exemplo, que vinha do Rio Grande do Sul passou a ser importada da Argentina, devido ao aumento da demanda pela carne, o que gerava um aumento significativo no preço e inviabilidade de acesso dos cativos a esses alimentos. Ou seja, a internacionalização da dieta gerou maiores impossibilidades alimentares aos escravizados.

Cada vez menos cativos tinham acesso a produtos frescos (KARASCH,2000). Outros atravessamentos acerca de territorialidade e cultura alimentar eram experienciados no cotidiano. Certas nações de escravizados africanos que vieram para o Brasil traziam traços específicos de sua terra natal. Os hábitos alimentares dos muçulmanos ganharam destaque, pois esses não consumiam carne de porco, alimento bastante comum entre os outros escravizados por conta do consumo de toucinho e banha de porco nas refeições ofertadas aos cativos ou vendidas pelas negras e negros nos ofícios ao ganho. Outras influências da terra natal dos cativos também atravessavam os hábitos alimentares aqui na diáspora, o consumo de peixe fresco é uma delas, herdeira das práticas alimentares de escravizados que viviam em regiões com muitos rios em África. Outras territorialidades, como Minas Gerais e o Rio Grande do Sul, são colocadas em uma maior oferta de alimentos para todos os grupos sociais. Guzmán (2013), a partir da análise do trabalho de Hernani Silva, traz a importância de pensar práticas alimentares e comensalidade a partir da territorialidade e espacialidade. O tratado traz similaridades nas experiências alimentares na região das Minas Gerais e Rio Grande do Sul, concluindo que ambas as regiões existiam uma boa oferta de alimentos para todos os grupos sociais, em oposição a dieta dos que



residiam na região de São Paulo e Rio de Janeiro. Desta forma, *mineiro* compreendia carne de porco, fubá e feijão, enquanto a cota diária de um *riograndense* incluía carne fresca, uma porção de cereais e legumes. Comparativamente, a alimentação de pessoas residentes nos estados do Nordeste era mais pobre, pois consistia em uma ração escassa de carne seca e farinha de mandioca. Hernani conclui em suas investigações que comparativamente, a alimentação no Nordeste era mais deficitária em relação a ingestão de nutrientes, pois as suas dietas consistiam em uma ração escassa fundamentada por carne seca e mandioca.

## **2.7 A rua e o alimento: diálogos entre labor, comensalidade, escravidão de ganho e autonomia negra**

De acordo com Guzmán (2013), a historiografia esbarra na ausência de fontes diretas sobre a temática. As fontes brasileiras, a partir da metodologia de Guzmán, se opõem às possibilidades investigativas dos Estados Unidos e Caribe, uma vez que os senhores de escravizados brasileiros não mantinham um registro detalhado da quantidade de alimentos específicos fornecidos a seus cativos. Essa constatação se refere muito mais à realidade da escravidão rural, visto que os escravizados no contexto urbano vivenciavam a condição de cativo a partir de uma experiência de maior liberdade de circulação pelas ruas e uma certa autonomia, constituindo processos alimentares mais independentes de seus senhores. Essa realidade de maior autonomia de trânsito dos escravizados pela cidade marcava um paradoxo da liberdade em meio a escravidão urbana.

Ao pensar nas ruas da cidade do Rio, a presença negra é marcada pelo labor e é espaço de garantia de agência (THOMPSON, 1998, p. 493) e tentativa de acesso à liberdade. A partir de laços de sociabilidade e solidariedade, as práticas comensais e a relação comercial com o alimento garantiam uma emancipação econômica e o fortalecimento social e cultural entre os negros. Refletir sobre o cotidiano alimentar e interações com o alimento é uma forma de acessar as concepções de liberdade, autonomia e agência negra no meio urbano, compreendendo que a escravidão e a liberdade são lados opostos e complementares de uma mesma moeda. “O quanto de escravidão tem na liberdade? E o quanto de liberdade tem na escravidão?” Essas questões foram levantadas por Flávio Gomes e Lilia Schwarcz (2018) em uma entrevista para o canal Nexo Jornal. Aqui se tornaram impulso provocativo para uma breve análise acerca das experiências de agência e autonomia no âmbito urbano da escravidão, a partir da relação com o alimento. A análise do cotidiano no meio urbano é fundamental para a compreensão das dinâmicas sociais e comensais mais profundas do Rio de Janeiro oitocentista. A ausência de fontes ligadas direto a temática alimentar vai de encontro às tentativas mais diretas de

reconstituição dos padrões nutricionais e informações mais técnicas acerca da alimentação em si. Estabelecer dados quantitativos e estimar o valor nutricional da dieta diária do escravizado, dando continuidade ao estudo comparativo em escala nacional ou continental, se torna mais difícil frente a essa questão. No âmbito das fontes que retratam a realidade urbana da comensalidade negra, Guzmán (2013) menciona os depoimentos dos viajantes estrangeiros, que são referências nos estudos de escravidão urbana e usados em muitas temáticas das investigações do tráfico atlântico no Rio de Janeiro e da cultura escrava na cidade. O autor salienta sobre a confiabilidade dessas fontes, trazendo para o debate a desnaturalização do olhar para os relatos e produções dos viajantes. Destaca possíveis padrões alimentares a partir da uniformidade presente nas informações das fontes, corroborando para o amplo quadro da alimentação dos escravizados no Brasil, em específico no Rio de Janeiro. A produção de Karasch (2000) tem como ponto de partida de suas investigações sobre a cultura escrava urbana carioca a análise das pinturas e relatos de estrangeiros, como Debret, Rugendas, entre outros. O movimento do costumbrismo, que fomentava as missões dos viajantes para o Brasil, consistia na contratação de artistas como pintores, para retratar a vida cotidiana, usos, costumes e as características da sociedade. Essas produções são caminhos possíveis para as investigações sobre comensalidade urbana negra.

Quando Guzmán pontua a necessidade de atentar ao contexto que essas fontes foram produzidas é para não se perder de vista a intencionalidade por detrás das obras. Por exemplo, Karasch analisa as fontes visuais e os relatos dos viajantes compreendendo que essas produções foram realizadas com uma intenção comercial, tendo como público-alvo os simpatizantes abolicionistas. As obras que retratavam “detalhadamente os horrores da escravidão brasileira”, os relatos e pinturas eram elementos fundamentais para a luta abolicionista. Sendo assim, a literatura dos viajantes se tornou uma fonte valiosa e excepcional sobre a escravidão urbana. A título de informação, nenhuma outra sociedade escravista das Américas possui tantos registros de impressão de visitantes estrangeiros sobre a escravidão local, se tornando assim, também, a cidade com o maior registro pictórico existente da escravidão nas Américas. Mas Karasch adverte sobre as limitações e impossibilidades desse tipo de fonte, principalmente no que tangencia as capacidades múltiplas de observação, descrição e análise dos viajantes a partir da bagagem referencial de cada um e suas respectivas vivências. Ao olhar da autora, as melhores fontes desse tipo de material são as dos viajantes que se permitiram experimentar a cidade por um período de tempo mais extenso, que tenha no mínimo um recorte temporal de dois anos, como o inglês John Luccock e o francês Jaen-Baptiste Debret. Esse último, uma das bases desta dissertação, será analisado no capítulo 3.

As práticas alimentares dos cativos variavam devido ao contexto e realidade que estavam inseridos. Os tipos de regimes laborais, tradições de cada região junto às realidades locais, impactavam diretamente nas escolhas e possibilidades alimentares. O quesito circulação, mobilidade e labor eram determinantes para a tipologia alimentar dos negros. O contexto da alimentação rural cativa era dividido em três refeições constituídas por quatro ou cinco alimentos básicos, que tinha como base o farinídio ou da farinha de milho (fubá) ou a farinha de mandioca e um pedaço de proteína que, na maioria das vezes, era uma carne fresca ou seca (GUZMÁN, 2013). As hortaliças e frutas eram distribuídas irregularmente, e estavam totalmente condicionadas à sazonalidade. Era comum também, não só na realidade rural como também no mundo urbano, a oferta de estimulantes aos cativos para incentivá-los a trabalhar em períodos de intensa demanda de mão de obra, como álcool e fumo (GUZMÁN, 2013). Outro ponto fundamental é analisar a qualidade desse alimento ingerido. O conteúdo nutricional da dieta é ponto elementar para se entender mais a fundo as práticas comensais e seus desdobramentos. Logo, a qualidade e condição dos alimentos são determinantes para a dieta dos escravizados. Como vimos, as escolhas alimentares dos cativos, quando determinadas pelos seus senhores, se davam a partir da economia e rentabilidade visando as maiores margens de lucro, logo, o potencial dietético não era um fator de grande relevância nas escolhas alimentares direcionadas aos cativos (GUZMÁN, 2013).

Karasch (2000) informa que os escravizados cariocas urbanos poderiam ter uma dieta potencialmente rica em proteína animal, que deveria suprir suas necessidades proteicas, bem como a de sais minerais e vitaminas. A carne era abundante no Rio, porém nem todos os tipos eram destinados aos negros. A própria cidade produzia as cabras e ovelhas para a venda e consumo, principalmente na região do morro do Castelo havia carne fresca do gado que os senhores importavam do interior para serem abatidos na cidade, como também a forte presença de charque que vinha do Rio Grande do Sul. Os porcos eram oriundos de Minas Gerais. Já o consumo de carne de carneiro era mais limitado por conta dos excessivos preços. Havia um consumo baixo do leite no início do século XIX, mas os seus derivados eram largamente consumidos pela sociedade, principalmente os laticínios da vaca e da cabra, mas esses alimentos eram caros, logo não faziam parte cotidianamente da dieta dos cativos, pois a sua maioria era importada de Minas Gerais, o que encarecia o valor dos produtos. Os queijos vinham de Minas, São Paulo e Europa. Um dado característico da cidade é que a maioria das famílias urbanas criavam galinhas, galinhas da angola, perus e patos, o que indica que o consumo de aves era alto e como havia em grande quantidade, o preço era mais acessível, o que nos leva a crer que o consumo de aves pelo escravizados era alto e constante. Em consequência disso, o consumo

de ovos era elevado também. Para além das comidas mais tradicionais, compunha a dieta dos escravizados, o consumo de insetos, larvas, lagartos, cobras, essas práticas eram oriundas dos hábitos alimentares que os escravizados trouxeram de África (KARASCH, 2000).

A flexibilidade que a cidade possibilitava para os escravizados urbanos, principalmente ligados ao ganho, permita um contexto de maior autonomia alimentar, possibilitando práticas comensais próprias dos negros em contextos individuais e coletivos. O ambiente da escravidão urbana é marcado por um grande paradoxo de falsa liberdade dos negros em meio ao regime escravocrata. Nesse sentido, tinham uma determinada autonomia de circulação pela cidade, com diversos ofícios independentes pelo sistema de ganho, que proporcionava experiências cotidianas de grande independência, como morar sobre si, exercendo uma liberdade na questão de moradia e residência (SANTOS, 2007). O que garantia também maior autonomia no acesso ao alimento e autonomia no trânsito e na circulação pela cidade. Além do acesso direto ao dinheiro, que permitiam aos cativos criarem relações sociais, políticas, culturais, econômicas próprias, além das relações alimentares. Os negros no meio urbano na maioria das vezes eram responsáveis pela sua própria alimentação e a partir dela construía espaços de sociabilidade e troca nas ruas. A autonomia presente na realidade dos escravizados urbanos, especialmente os no exercício da escravidão de ganho atravessavam diretamente as práticas comensais.

O labor, dentro do sistema de escravidão, era veículo da materialidade da liberdade a partir do acúmulo de pecúlio, da agência, das negociações e das redes estabelecidas por africanos e crioulos no cenário colonial imperial. O alimento, desse modo, era caminho e destino desses processos. Como regime de trabalho típico do ambiente citadino e um dos pontos mais característicos da escravidão urbana, o sistema de ganho ocupava diversas atividades econômicas: comércio ambulante, pequeno comércio de lojas, barbearias, transporte de cargas e passageiros, oficinas artesanais, manufaturas, manutenção e abastecimento alimentar da cidade, serviços e saberes de amparo e cuidado à saúde física e espiritual, entre muitas outras tarefas. Como elucida Karasch (2000, p. 259): “Das perspectivas dos senhores de escravos do Rio de Janeiro, havia apenas um papel apropriado para os cativos: realizar todas as atividades manuais e servir de besta de carga da cidade, eles não eram somente máquinas e cavalos da capital comercial-burocrática, mas também a fonte da riqueza e do capital de seus donos”.

Portanto, a análise do cotidiano no meio urbano é fundamental para a compreensão das dinâmicas sociais mais profundas do Rio de Janeiro oitocentista. Mas o que era esse espaço urbano na prática? O Rio de Janeiro era atravessado por realidades de muitas naturezas, limitações físicas, morais, institucionais, sociais e, quase todas, se não todas, traziam implicações e limitações para vida dos negros no dia a dia da cidade. Na primeira metade do

século XIX, o Rio era uma cidade burocrático-comercial (KARASCH, 2000, p. 139), onde seus maiores responsáveis e beneficiados eram senhores de escravizados e negociantes estrangeiros. Era uma cidade que tinha uma estrutura socioeconômica pautada em um modelo hierárquico, meritocrático, familiar e que tinha como base de sua renda o comércio interno, externo, agricultura familiar de processamento de matérias-primas e serviço na burocracia imperial. Com a rápida expansão da economia cafeeira, a cidade do Rio de Janeiro tinha vínculos de dependência de suprimentos externos de mão de obra (em sua maioria africana e uma crescente presença europeia), além de necessidade do capital estrangeiro de origem inglesa, francesa e norte-americano. A esse quadro político-econômico acrescentava-se a total devoção de mercados externos, principalmente pela relação portuária.

Esse mesmo ambiente urbano era um lugar onde cativos os desempenhavam muitos ofícios de vendedores de alimentos, artigos de armarinho de serviços e, assim, conseguiam um certo trânsito e autonomia, muitos a partir da escravidão de ganho, criando áreas limitadas de autonomia e até mesmo conseguindo guardar uma certa quantia, frente à toda rigidez da estrutura escravocrata. Esses esquemas laborais dirigidos pelos negros baseavam-se em atividades de subsistência, muitas delas tendo o alimento como epicentro de seus ofícios. O trato das plantas, frutas, legumes e verduras, cuidar de galinhas e animais de pequenos portes a partir de uma tímida pecuária, caça, pesca, colheita eram um mercado que fazia parte da realidade da cidade e supria as demandas e necessidades cotidianas carioca. Esse sistema era providencial para a sobrevivência de uma classe pobre urbana, que dependia dos escravizados e libertos ativos para a acumulação, manufatura e distribuição de produtos baratos como hortaliças, carne, peixe, alimentos preparados, bebidas alcoólicas, utensílios domésticos, roupa de cama, entre outras necessidades cotidianas.

Dito isso, o cenário da escravidão de ganho é um exemplo de compilados da experiência de agência e autonomia. Com múltiplos ofícios e garantindo assistência à sociedade como um todo, esses serviços atravessavam campos relacionadas aos cuidados do corpo, do espírito, das demandas urbanísticas, abastecimentos e alimentação da cidade, manufaturas, comércio e afins. Era esse modelo de trabalho que garantia o respirar diário e cotidiano da cidade. Um exemplo forte e marcante do sistema de ganho são os ofícios vinculados ao alimento, seja na produção, cultivo, transporte, preparo, processos de cocção e venda. Todas essas etapas compunham o ciclo de fornecimento e alimentação individual e coletivo da cidade. As dinâmicas comerciais locais e aspectos gerais do abastecimento alimentar urbano atravessavam mãos negras. Quitadeiras, jangadeiros, vendedores ambulantes, negros que labutavam em cenário fabris de alimentos, os ofícios vinculados ao mar, entre tantos outros.

Os processos de abastecimento urbano carregavam tradições que atravessavam o Atlântico, como era o caso das conexões entre Brasil e Angola. Essa rede de abastecimento, segundo Pantoja (2004), era tocada estritamente por mulheres, em que as quitadeiras, no mercar de insumos como farinádeos, peixe seco, óleo de palma, dendê, entre outros insumos e artefatos de vestimentas e utensílios, construíam suas redes e comércio. Os processos de abastecimento alimentar da cidade têm conexões diretas com práticas comensais negras. Havia múltiplas possibilidades de abastecimento, logo as práticas alimentares podiam ser plurais e variáveis a depender dos ofícios dos cativos. O ofício exercido pelo escravizado poderia impactar também no tipo de dieta que ele tinha. Os escravizados, por conta própria, tinham alguns recursos e iniciativas para plantar, catar, cultivar, alimentos e isso influenciava diretamente na dieta deles (KARASCH, 2000, p. 199). Escravizados que trabalhavam na área da pesca, por exemplo, poderiam ter acesso aos sistemas de venda e de abastecimento de peixe de múltiplas formas; os que atuavam em açougues e matadouros acessavam com mais facilidade os processos de distribuição de carne vermelha da cidade, que também eram realizados por outros escravizados. Cada categoria alimentar, muita das vezes, ficava sobre o encargo de escravizados, o que garantia uma relação do cativo com o alimento muito estreita. Era comum, em meio a esse contexto, ações que burlavam os sistemas oficiais e abastecimento alimentar da cidade, havendo um acesso a determinados tipos de alimento a partir de preços mais acessíveis em alguns dos casos (KARASCH, 2000, p. 200).

Havia um quantitativo significativo de escravizados que tinham algum controle sobre a sua alimentação, especialmente os cativos com maior autonomia sobre o seu dia, tendo um maior livre-arbítrio de ir e vir e uma certa “liberdade” financeira. Com uma pouco mais de mobilidade pela cidade e acesso a um determinado dinheiro, mesmo que em pouca quantidade, negros e negras conseguiam gozar de uma saúde menos ruim por conta das benesses de uma dieta mais encorpada (KARASCH, 2000, p. 200). Ou seja, a agência e a certa autonomia que o ambiente urbano proporcionava a alguns dos cativos davam possibilidades, a partir de uma conjunção de fatores, dos negros e negras suplementarem as suas dietas alimentares. Mas a realidade da subnutrição era constante no cotidiano negro carioca e assolava diretamente os jovens e mais velhos, que muitas das vezes, eram incapazes de acessar esse reforço alimentar. É válido pontuar que essa suplementação alimentar não era garantia de uma dieta saudável. Pois, a qualidade dos alimentos e insumos acessados é um ponto a ser analisado que gerava consequências diretas na saúde e bem-estar dos negros. O consumo de suprimentos inadequados expostos a elevados índices de contaminação era rotineiro, principalmente por conta das péssimas condições de armazenamento e transporte, junto à suas distribuições inadequadas. Os

critérios de escolha dos senhores para alimentar seus escravizados eram sempre norteados pelo custo-benefício e economia, como já foi observado. Logo, a preferência das elites nas escolhas do que deveria ser servido aos negros era sempre de alimentos com maior durabilidade, com prazos de validade mais extensos e que fossem sempre mais em conta, como as carnes secas, que tinham uma maior durabilidade (KARASCH, 2000).

Outro ponto levado em consideração para a escolha do alimento a ser oferecido aos cativos era o fator condicionamento e durabilidade, assim como no campo, essa realidade pairava no ambiente urbano. A facilidade de alimentar muitos escravizados com uma única comida era um fator determinante para a escolha dos senhores. Uma comida que pudesse ser comprada em grande quantidade e condicionada durante meses era certamente um fator decisivo. Por isso, novamente destacava-se a escolha de carnes e peixes salgados e, assim, se estabelecia um grande paradoxo no cotidiano urbano de uma escravidão que vivia e trabalhava diretamente com o mar. Exercendo ofícios que lidavam com comidas frescas como peixes e crustáceos, mas a dieta desses trabalhadores era composta muito mais por carnes salgadas ou peixes e carnes secas em decomposição. Essa realidade impactava diretamente a médio e longo prazo no quadro de saúde desses cativos, que ao longo do tempo, consumindo cotidianamente alimentos com excesso de sal, iriam desenvolver múltiplas enfermidades como colesterol e pressão alta. Ainda na relação ofício e alimentação, coloco em destaque os escravizados que trabalhavam nos matadouros, e tinham acesso apenas as piores carnes ou parte de animais recém abatidos que os senhores não comiam. Cabeça, língua, miolos, tripas, coração, fígado, pulmão, pés eram os itens que compunham a dieta dos negros, no que diz respeito a consumo de carne bovina. A partir de uma ciência, tecnologias múltiplas, saberes ancestrais e centenários, os cativos conseguiam transformar essas partes desprezadas pelos seus senhores em alimentos. Auxiliados com temperos, azeite de dendê, entre outras iguarias, negros e negras conseguiam transformar restos em pratos, comida, e garantiam assim mais possibilidades alimentares.

Já é sabido para a historiografia contemporânea que os escravizados recebiam alimentos podres de baixa qualidade, muitas das vezes absolutamente inadequado para a alimentação humana. Essa era uma realidade principalmente nas ruas, no contexto citadino, onde escravizados acessavam restos de comidas, alimentos em estado de decomposição e com altos índices de contaminação. O doutor João Imbert, homem que se opunha ao regime escravocrata, afirma que os escravizados recebiam comida estragada que lhes causava muitos distúrbios estomacais (SCHWARTZ, 1985, p. 137). Os cativos nem podiam contar com os alimentos vendidos pelos açougueiros ou vendedores ambulantes locais, pois muitas vezes se aproveitavam da pobreza e ignorância dos negros e escravos para vender seus estoques

estragados. Outro ponto fundamental sobre a realidade urbana cativa era que os escravizados recebiam diariamente ofertas de venda de estoque de carnes estragadas e em decomposição feitas pelos açougueiros e vendedores ambulantes locais. Em prol da melhora da dieta básica, cativos urbanos e rurais estavam dispostos a fazer o que pudessem para incrementar sua alimentação por diferentes meios, como pegar, vasculhar, coletar, caçar, permutar, mercar ou até mesmo roubar comida (KARASCH, 2000).

Sobre as esferas institucionais, autoridades imperiais e eclesiásticas, eram levadas a sair do estado de indiferença frente às condições de fome que assolava a cidade. Esse cenário se agravava devido ao constante crescimento demográfico. Essas autoridades, principalmente voltadas para as áreas rurais, emitiam leis em que os fazendeiros compulsoriamente deveriam melhorar o regime de alimentação de seus escravizados móveis. Por exemplo, o Conselho da Índia (que administrava as possessões brasileiras) recomendava conceder um dia de folga aos escravizados para cultivarem pequenas roças e obterem seu próprio alimento. Embora a ideia atraísse empresários privados que buscavam cortar custos, a maioria deles discordava da proposta da Igreja de conceder os sábados para respeitar o sábado sagrado. A realidade cotidiana variava entre cada fazenda e havia também uma certa independência dos senhores e um alto nível de insubordinação dos meios rurais para as ordens imperiais e eclesiásticas, de modo que a vigilância e fiscalização do cumprimento dessas sanções e leis não eram feitas na prática. Na prática, cada plantador tinha muita independência para decidir a esse respeito.

O cenário de ausência de nutrientes básicos para uma vida saudável era comum antes mesmo dos nascimentos dos bebês africanos ou crioulos. As gestações eram marcadas por ausência de muitos nutrientes necessário para a formação de um bebê saudável, o que ocasionava mortes prematuras das crianças, abortos e falecimento das mães. Logo, pensar em comensalidade negra é muito além do ato de se alimentar, é refletir sobre as complexidades que atravessavam as práticas alimentares em várias esferas e fases da vida, como também é refletir sobre causas de determinadas mortes. Quadros de desnutrição geravam sequelas diretas, como retardamento mental e físico que eram comuns frente à ausência de proteínas e calorias na gestação do feto (KARASCH, 2000). A ausência de determinados alimentos também impactava diretamente na imunidade das pessoas, se tornando mais suscetíveis à contaminação e contágio em uma cidade com elevados índices de insalubridade. Debruçarmos sobre a dieta dos negros e negras da cidade é conseguir examinar a vida carioca a partir de outros prismas, principalmente no campo da saúde e doença, entendendo o impacto da subnutrição na saúde deles.



## **2.8 Alimentação e doenças: as práticas alimentares em diálogo com as doenças que acometiam os escravizados**

A analogia entre alimentação e doenças na medicina oitocentista é uma possibilidade de acesso às práticas comensais negras urbanas. Ter as doenças e patologias como objeto de pesquisa gera possibilidades investigativas aos fenômenos biológico, mas vai além, possibilitando aprofundamentos analíticos em aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais. A escola dos *Annales* iniciou os estudos relacionados às doenças e patologias, valorizando aspectos comuns da vida material, a partir de nichos como padrões comportamentais biológicos, a trajetória das enfermidades, como também estudos sobre a história da alimentação e análises nutricionais comportamentos biológicos, a história da alimentação, a história das enfermidades, contribuindo para uma releitura da história econômica e social. A doença, assim como a alimentação, passou a ocupar um espaço de elemento social (MAGALHAES, 2014, p. 160). Tem se tornado constante a historiografia lançar questões que analisam a formação da nação brasileira e seus múltiplos desdobramentos sociais, econômicos, culturais a partir dos diagnósticos da população que a constitui. Nesse processo, buscam investigar as patologias, fragilidades, recorrências de doenças junto à análise de ações de higiene e saneamento, fundamentadas no conhecimento médico e promovidas pelas autoridades públicas.

A metade do século XX foi marcada como um momento de interesse voltado para a relação da alimentação com os males dos brasileiros no Brasil oitocentista. Para essas investigações, o século XIX foi um momento de importantes mudanças sociais, econômicas e políticas no Brasil, principalmente no que diz respeito à expansão demográfica urbana e ao processo de modernização da capital do império, com processos significativos no desenvolvimento dos transportes e das comunicações, com aumento gradativo da faixa de trabalho livre. Se tornou mais crescente e evidente os cenários vinculados à pobreza, doenças e deficiências alimentares devido ao aumento populacional crescente. Esse cenário se torna objeto de análise de estudiosos que buscam compreender essas problemáticas. As epidemias eram cada vez mais constantes e retratavam os desdobramentos funestos da fome e seus componentes sociais. A literatura médica passou a se debruçar cada vez mais sobre a temática da alimentação, desnutrição e afins. Monografias médicas passaram a privilegiar as temáticas relacionadas à nutrição, habitação, costumes dos habitantes e saúde, observando a relação desses fatores com a ocorrência de doenças endêmicas e esporádicas (ENGEL, 1989). A segunda metade do século XIX foi marcada por literaturas médicas debruçadas em investigações que analisam os efeitos da alimentação sobre o organismo humano e suas

repercussões por meio de moléstias. Fato que pode ser comprovado por meio das teses apresentadas às faculdades de medicina do Rio de Janeiro e da Bahia.

As deficiências nutricionais estão atreladas à diversificação da dieta alimentar no território brasileiro. Os tipos de solos, culturas de plantios, cultura alimentar e afins impactam na relação do alimento com o corpo e em diálogo com as patologias. Logo, existem manifestações e doenças em territórios específicos a partir de culturas alimentares singulares. Por exemplo, o beribéri – deficiência de vitamina “B” no organismo humano – tem incidência nos países que utilizam o arroz branco como alimento básico. Entre as vitaminas B, conta-se a tiamina, encontrada na cutícula dos cereais, e a niacina, contida na carne fresca. No início do século XX, alguns cientistas descobriram a nítida relação entre a manifestação do beribéri e o regime alimentar baseado no arroz descascado (MAGALHÃES, 2014). Mesmo não possuindo uma dieta alimentar tendo o arroz como alimento básico, o beribéri encontrava-se presente entre a população brasileira do período colonial. Verifica-se que o beribéri se apresentava com maior intensidade no Nordeste brasileiro, onde o regime alimentar básico, consistindo na mistura de carne seca e farinha de mandioca, era deficiente em vitamina B. A carne fresca existia, porém, era cara e imprópria para o consumo. Logo, o beribéri, uma doença caracterizada por uma grave deficiência nutricional, vinculada a ausência de vitaminas, foi uma das doenças mais prevalentes no século XIX entre os escravizados brasileiros. Doença responsável por tantas angústias, sofrimentos e mortes humanas – que fomentou notável avanço da ciência médica e da nutrição e que se torna um caminho investigativo sobre a alimentação e comensalidade cativa.

A distribuição geográfica dessa enfermidade apresenta um padrão notável: alta incidência na Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, enquanto era quase inexistente em Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Para Kenneth Kiple, o beribéri foi associado ao amplo consumo de farinha de mandioca, cujo teor de tiamina é ainda menor do que no arroz. No entanto, não explica por que algumas populações que consumiam farinha de mandioca não estavam adoecendo. Kiple levanta a hipótese de que o beribéri estava diretamente relacionado a uma dieta com baixo teor de gordura, pois aumenta a demanda corporal de tiamina. Assim, essa doença era basicamente comum entre os escravizados de dieta pobre em gordura, como os baianos, cariocas e paulistas que consumiam carne seca. Por outro lado, a prevalência do beribéri foi bastante baixa em Minas Gerais e no Rio Grande do Sul, onde os escravizados consumiam grandes rações de carne gorda na forma de bacon e carne fresca. A dieta, deficiente em nutrientes, desencadeava graves efeitos no organismo humano, influenciando na duração e na qualidade de vida, na capacidade de trabalho, no estado psicológico, atingindo situações-limite,

como a da “fome psíquica”, a insatisfação crônica do estômago caracterizada por uma insaciável vontade de comer (MAGALHÃES, 2014, p. 167). O que estava vinculado à substituição de alimentos mais caros e raros por outros mais acessíveis e pobres ocorre, normalmente, em condições menos favoráveis de existência (CÂNDIDO, 1987). Essas permutas apresentam-se mais evidentes nas sociedades dominadas pela produção alimentar para a subsistência, ocasionando efeitos negativos no equilíbrio alimentar, uma vez que o produtor não vende apenas o excedente, mas até o que lhe é necessário, reduzindo então o consumo, por vezes, a níveis baixíssimos. O acesso ao alimento de boa qualidade que colaborava para uma boa saúde foi se tornando mais difícil aos escravizados em meio a escravidão urbana, garantindo um espaço para o crescimento de doenças e ausência de nutrientes.

Outro indicador claro de questões nutricionais foi a alta incidência de certas doenças relacionadas ao crescimento infantil, como o raquitismo. Esse distúrbio, que afeta o desenvolvimento normal dos ossos em crianças com deficiência de vitamina D, estava relacionado à prática costumeira de prolongar o aleitamento materno por dois ou três anos entre as escravizadas. A dependência da lactação materna levou à desnutrição crônica devido à falta de nutrientes essenciais como vitaminas, ferro, proteínas e cálcio. Embora o raquitismo possa prejudicar crianças de ambos os sexos, esse distúrbio era especialmente prejudicial para as meninas, pois afetava gravemente sua capacidade de gerar filhos vivos. As crianças escravizadas africanas também foram prejudicadas por doenças debilitantes durante a passagem do Atlântico, como pelagra e escorbuto, o que pode eventualmente ter causado danos irreparáveis em seu desenvolvimento corporal e mental. Além de qualquer distúrbio nutricional específico, a alimentação inadequada de mulheres grávidas e lactantes e bebês reduzia em grande parte a capacidade natural de reprodução da população escrava. Nesse sentido, o crescimento demográfico das populações escravas no Brasil baseou-se, principalmente, na importação constante de trabalho forçado africano até meados do século XIX.

A dieta inadequada junto a fatores como descaso físico, maus-tratos e outras doenças, formavam um quadro que contribuía para os altos índices de óbitos dos escravizados. A falta de alimentação saudável, vestimentas adequadas, moradia apropriada, junto às excessivas e pesadas rotinas exaustivas de trabalho tornavam o corpo físico dos escravizados vulneráveis às mazelas, doenças e epidemias da época. O cenário de vírus, bactérias, bacilos, parasitas era presente e constante na cidade do Rio de Janeiro. Todo esse contexto, marcado pelo descaso do poder público e ações dos senhores de escravizados contribuía diretamente para o impacto de doenças específicas nos cativos e criavam condições nas quais moléstias contagiosas

espalharam-se rapidamente entre a população cativa. Ou seja, a causa essencial da mortalidade dos escravizados cariocas era o próprio ambiente mórbido da cidade. A região do porto em si era marcada por esse contexto de alto índice de contágio e disseminação de doenças. Era uma região que recebia navios de todas as partes do mundo e com eles vinham doenças da Europa, Ásia, África e do resto da América. Com o crescimento da cidade do Rio e a intensificação das atividades no porto, construía-se um intercâmbio mortal de moléstias.

Os registros da Santa Casa, entre o período de 1833 e 1849, retratam que as principais razões das doenças e mortes dos escravizados eram doenças infecto-parasíticas, doenças do sistema digestivo, respiratório, nervoso e óbitos na primeira infância, dando destaque também à tuberculose, que tinha um caráter endêmico na cidade, sendo a tuberculose pulmonar a que mais matava na cidade. Distintos fatores eram facilitadores para se contrair tuberculose, sobretudo numa cidade como o Rio de Janeiro do século XIX. Havia uma tendência da tuberculose ativa se desenvolver durante a puberdade e durante a idade adulta jovem entre mulheres, e na idade adulta mais velha se desenvolvia com mais frequência em homens mais velhos (KARASCH, 2000, p. 207). A tuberculose também era muito disseminada pelo aluguel de amas de leite. Além disso, os baixos padrões econômicos que ocasionavam uma nutrição deficiente, junto ao forte estresse e a jornada excessiva de trabalho era um cenário convidativo à tuberculose. Ou seja, a comensalidade e a tuberculose tinham ligações. Os quadros de disenteria ocupavam o segundo lugar nas razões de mortalidade dos cativos, seguida da varíola. Essas duas moléstias juntas liquidavam metade do contingente de cativos em um navio em alto mar, responsáveis por elevados índices de mortalidade no mercado do Valongo. Na categoria de doenças infecto-parasíticas, a tuberculose, a disenteria e a varíola ocupavam os três primeiros lugares nas causas de mortalidade dos escravizados, logo depois seguido pelo tétano, sendo sinalizada pela aparição de ferimentos e convulsões constantes (KARASCH, 2000, p. 216). As febres têm destaque nesse debate, classificadas entre febres intermitentes e perniciosas e, muitas vezes, estavam associadas à malária, que tinha um caráter endêmico na cidade. Havia muitas outras moléstias como sarampo, catapora, caxumba, poliomielite, entre muitas outras que faziam parte da realidade carioca. A oftalmia era uma das doenças, de caráter contagioso e epidêmico, sendo uma das mais temidas do tráfico negreiro, que causava cegueira parcial ou total. A sarna também era muito disseminada pelo tráfico. Havia muitas doenças de caráter nutricional que eram desconhecidas na época, como boubas, tifo, pelagra e acometiam muitos escravizados, e para a cura de enfermidade de característica sintomatológicas como essa eram receitados o consumo de muitas frutas e uma alimentação específica. Muitos problemas

nutricionais podem ter sido encobertos por angioleucite ou erisipela branca, doença endêmica que acometia principalmente mulheres e criança.

Doenças de nutrição, diretamente ligada às práticas comensais, tinham vínculos com dietas farináceas, poucas frutas e pouca proteína, geravam pelagra, que era manifestada pela sarna, beribéri, e resultava em pernas inchadas e deficiência riboflavina, afetando a face (KARASCH, 2000, p. 233). Compreende-se, assim, que a dieta urbana dos cativos no Rio de Janeiro, tendo como base os farináceos, farinha de mandioca e de milho, poderiam gerar doenças específicas como sarna, beribéri e riboflavina. O beribéri é uma doença causada pela deficiência nutricional, a ausência de vitamina (vitamina B1). A doença em si não obedecia a nenhum padrão entre as categorias possíveis – idade, gênero, raça, localidade, hábitos, profissão. Atingia todas as classes sociais, homens e mulheres, na capital e no interior da Província. Desde o escravo e presidiário, até aos “favorecidos da fortuna, que vivem nas melhores condições higienicas” (SILVA, 1872, p. 1). A sarna, beribéri e riboflavina eram causadas por deficiências que envolviam vitaminas solúveis em água que podem ser perder em comidas fervidas. Ou seja, em uma dieta pautada basicamente em consumo de farináceos, ingeridos em forma de mingau fervido, a perda de nutrientes e vitaminas era certa. Outras doenças nutricionais eram o escorbuto, raquitismo, deficiências de vitamina A, B, tiamina, pelagra, deficiências de vitamina D e cálcio, falta de ferro e sais minerais, desnutrição de proteínas e calorias, fome, entre tantas outras. Ao falar de doenças e comensalidade é necessário falar das enfermidades que acometiam o sistema digestivo, sendo este o segundo grupo mais letal de doenças que acometiam essa região do organismo.

Como era esperado, em uma cidade tropical com um saneamento precário, a presença de diarreias, gastroenterite, hepatite eram responsáveis por mais da metade do número de internações da cidade. A diarreia era uma das justificativas mais recorrente de morte de cativos dada pelos doutores. Era, muitas das vezes, ligada à gastroenterite, enterocolite, disenteria, cólera, tuberculose intestinal, diverticulite, pancreatite, triquinose, febre tifoide, entre outras mazelas. Outra causa provável para as diarreias e óbitos eram os vermes e parasitas intestinais. Havia muitas mazelas e o outro grupo responsável por grande número de óbitos eram as moléstias respiratórias.

Infelizmente, só é possível fazer generalizações sobre o impacto devastador da dieta inadequada sobre a saúde da população escravizada. Karasch (2000) aponta que para medir o impacto da dieta sobre a saúde dos escravizados é necessário, compreender três características dos africanos, em especial da África Ocidental. Uma delas é a anemia falciforme, que se caracteriza por uma anemia mais branda intensificada pela ausência de determinados nutrientes.

Essa enfermidade era um traço marcante de africanos da costa ocidental. Esses africanos precisavam ingerir ferro e ácido fólico em quantidade mais elevadas, ou seja, o caso da anemia falciforme traz à tona a informação que a dieta de escravizados, especialmente os africanos, estava atrelada à necessidade de ingerir ferro suficiente, em especial crianças lactentes.

Mesmo com o consumo de outros alimentos ricos em cálcio como batata-doce, couve e legumes eram necessárias outras fontes ricas em cálcio. Mas essas não são suficientes em si mesma, pois proteínas de alta qualidade, com todos os oito aminoácidos, são também necessárias para absorção adequada do cálcio e do magnésio de legumes, ao passo que os cálcios gordurosos do toucinho e os oxálicos dos legumes prejudicam a absorção desses minerais. Karasch (2000) destaca a necessidade de saber se a dieta dos cativos era devidamente equilibrada para permitir a absorção desses nutrientes. Sem esse equilíbrio, a base da dieta dos cativos, que era formada por farinha de milho, toucinho, legumes e mandioca, poderia sofrer fortemente com a ausência de cálcio, porque o excesso de toucinho prejudica na absorção do cálcio. O consumo de vitamina C e D ajudam na absorção do cálcio no organismo, então o consumo de laranja, frutas e sucos tropicais auxiliavam nessa relação com o cálcio. Até mesmo os cativos mais malnutridos, principalmente nos processos de venda, ganhavam de seus senhores, suco de laranja com a suas respectivas rações de mandioca e toucinho. Essa dieta evitava os escorbutos (KARASCH, 2000). A vitamina D era conseguida com a exposição ao sol, que era a maioria, com exceção as escravizadas domésticas. Era uma tríade de questões de necessidades dietéticas pontuadas por Karasch, as altas necessidades do consumo de ferro, intolerância a lactose e a dificuldade de sintetizar vitamina de aos cativos com maior concentração de melanina.

O escorbuto era uma realidade latente na vida dos cativos, apesar de sua contracepção ser abundante no Brasil que era o consumo de vitamina C (ácido ascórbico). Os sintomas das doenças eram facilmente reconhecidos, como o corpo amaciado, pele cinza opaca e fadiga. Na maioria das vezes o escorbuto, conhecido como mal de Luanda, aparecia em alto mar, nas embarcações, uma vez que na Kalunga, os navios não estocavam frutas cítricas, devido ao fato de serem alimentos altamente perecíveis. O raquitismo também era uma outra doença ligada diretamente a comensalidade, as deformações nas pernas eram provenientes da ausência de baixa concentração de vitamina C na dieta. A privação de cálcio no público infantil levava à constantes convulsões. Outras razões para os óbitos, segundo Karasch (2000), era a troca do leite materno por uma dieta de mandioca, feijão e milho, pois, depois do desmame, a nutrição das crianças escravizadas era precária em proteína de alta qualidade como cálcio e ferro. As crianças com 5 e 6 anos que aqui chegavam, vivenciavam extrema privação nutricional nos

navios e, devido ao mau estado nutricional das mães, sofriam por falta de cálcio, vitamina D e beribéri. As escravizadas que tiveram raquitismos na infância sofriam em sua maioria de deformação pélvica impedindo a possibilidade de parto normal (Karasch, 2000, p. 253). A insuficiência de vitamina D, cálcio e ferro era mais atroz na vida das gestantes e puérperas, gerando anemias extremamente debilitadoras. O Kwarshiokor, que é um tipo de desnutrição causado pela ausência de vitamina no organismo como também por uma ingestão inadequada de proteínas e um consumo calórico inadequado, podia gerar atrofia muscular severa. Kwarshiokor e edemas eram outras doenças frequentes, causadas pela ausência ou deficiência de proteína. A ausência ou deficiência de vitamina A podia ocasionar deficiência na retina, conjuntivite e córnea. Aqueles que não consumiam legumes e verduras em quantidade adequada, estavam propensos a deficiências visuais, como também deficiências no sistema nervoso e cardiovascular.

As análises sobre as questões alimentares a partir do campo nutricional têm como base as observações das patologias, como visto anteriormente, e é caminho investigativo para a compreensão da comensalidade. De acordo com Guzmán (2013), olhar para as crianças escravizadas também traz respostas de como se constituía esse cotidiano, trazendo questionamentos sobre o campo nutricional e alimentar. Ao evidenciar esse distúrbio, que afeta o desenvolvimento normal dos ossos em crianças com deficiência de vitamina D, o autor retrata as práticas alimentares costumeiras voltadas para as crianças pelo aleitamento materno por dois ou três anos entre as escravizadas. A dependência da lactação materna traz à tona a realidade da desnutrição crônica devido à falta de nutrientes essenciais como vitaminas, ferro, proteínas e cálcio. Crianças escravizadas africanas eram prejudicadas por doenças debilitantes durante a passagem do Atlântico, como pelagra e escorbuto, o que pode eventualmente ter causado danos irreparáveis em seu desenvolvimento corporal e mental. A realidade das gestantes, lactantes e crianças de colo era um contexto de extrema dependência e vulnerabilidade, tendo em vista as intensas e constantes necessidades nutricionais alimentares desse público específico. A alimentação inadequada reduzia a sobrevivência de mulheres grávidas, lactantes e de seus bebês, impactando consequentemente a capacidade natural de reprodução da população escrava, atravessando os processos de escravidão endógena. Ou seja, as questões alimentares abarcaram os aspectos mais profundos da manutenção da estrutura socioeconômica vigente e, ao mesmo tempo, era a garantia de sobrevivência dos escravizados em níveis fisiológicos básicos.

Os estudos sobre comensalidade negra no contexto da cidade do Rio de Janeiro do oitocentos estão atravessados pela vida cotidiana dos cativos, compreendendo que as práticas comensais transcendem as necessidades básicas do corpo biológico. O cotidiano urbano,

principalmente colocando em relevo a rua e suas múltiplas possibilidades, tem muito a informar sobre as práticas comensais cativas. O estudo sobre práticas alimentares dos escravizados tem dificuldades singulares a respeito das fontes disponíveis para o aprofundamento dessa temática. Se torna necessário ampliar as possibilidades de fontes e fazer bom uso da interdisciplinaridade, a partir de indícios e questionamentos que levem a possíveis avanços nas pesquisas sobre alimentação. As investigações possíveis dentro do campo alimentar são plurais desde aspectos culturais, sociais e econômicos até mesmo questionamentos do campo biológico voltados para o potencial nutricional da dieta dos cativos ou investigação sobre patologias, doenças e quadros de mortalidade. O estudo da alimentação de escravizados talvez seja um dos campos mais produtivos para o trabalho interdisciplinar, pois reúne esforços de diversos especialistas em diferentes ciências como Antropologia, Arqueologia, Medicina e Economia (GUZMÁN, 2013). O diálogo entre os estudos sobre saúde, doença e alimentação é um grande exemplo. As complexidades que compõem a tarefa de se alimentar em um ambiente citadino que não resguarda as necessidades básicas aos cativos ressaltam a urgência vivenciada pelos mesmos de garantirem, a partir de múltiplas formas, principalmente através de seus trabalhos, maneiras de acessarem o alimento. A autonomia alimentar experienciada pelos negros, livres, libertos e cativos se mistura com as dinâmicas fundamentais para a manutenção da vida da cidade. Eram a partir das práticas comerciais em torno do alimento ou de outros ofícios que os escravizados garantiam o acesso à comida e, simultaneamente, construía espaços de sociabilidade em virtude das práticas comensais. As ruas se tornam protagonistas e, ao mesmo tempo, caminho das práticas alimentares e as dinâmicas da cidade impactam diretamente na forma de acesso ao alimento.

---

### **CAPÍTULO 3:**

#### **Escravizados e a comensalidade na cidade negra: entre as quitandas, o porto e as ruas cariocas oitocentistas**

*A África e a diáspora dialogam no comer e no mercar.* (ALVES; CADUDA, 2020).



O presente capítulo tem por objetivo analisar os processos de comensalidade urbana negra carioca com base nas relações do labor que atravessavam a cidade, tendo com pano de fundo o projeto de modernização cidadina e as demandas cotidianas de uma cidade atlântica. Coloco em destaque, aqui, o impacto da nação “mina” na estrutura urbana carioca, a partir do mundo do trabalho e das relações de sociabilidade que escravos de ganho construía entre si. Os ofícios das negras de ganho nas vendas dos alimentos nas ruas como quitandeiras e a ação dos ambulantes comerciantes nas ruas junto ao labor dos jangadeiros e barqueiros no cenário portuário são priorizados neste capítulo, com objetivo de compreender a realidade laboral urbana em diálogo com o alimento. Para isso, dou ênfase à comensalidade, ao trânsito dos alimentos e à relação com o espaço público oitocentista. Um dos caminhos analíticos usados neste capítulo é o da cultura visual, a partir de análises pictóricas de obras de Debret e Henry Chamberlain nas representações do cotidiano das ruas do império. É colocado em destaque o alimento e as suas múltiplas relações com a rua, com o porto e com o mar, a partir da ação dos agentes negros na cidade.

O século XIX atribuiu ao Rio de Janeiro o status de metrópole moderna e essa se tornou uma das principais cidades atlânticas, mantenedora da pulsão do tráfico de escravizados e da escravidão. Antes mesmo do processo da separação de Portugal e da independência, o Rio de Janeiro, ainda século XVIII, já experienciava um processo de modernização da cidade que buscava se transformar com base nas referências estruturais, estéticas e culturais europeias. Foi aplicado à capital do império políticas sanitárias, urbanísticas e higienistas a partir de planejamentos e intervenções públicas em nome de um modelo de progresso que atendia diretamente ao interesse da colônia e, posteriormente, da metrópole (LARA, 2008). Outras cidades coloniais portuguesas também serviam de modelo para as reformulações dos espaços urbanos carioca. As grandes áreas da intitulada “ciência” a partir de orientações de categorias médicas, arquitetônicas e técnicas indicaram a necessidade de transformações estéticas, higiênicas, sanitárias e de infraestruturas urbanas para a cidade com base em um projeto de modernização. Elaboravam-se novas concepções teóricas e práticas de policiar a cidade colonial e isso se intensificou quando o Brasil deixou de ser colônia para se tornar Império, colocando o Rio de Janeiro como capital do país e buscando ser referência nacional de civilidade.

O projeto de modernização atravessava todos os mecanismos de funcionamento da cidade e não era diferente com as áreas vinculadas ao alimento, a comensalidade e o abastecimento alimentar cidadão. Muitos ofícios urbanos exercidos pelos negros e negras no dia a dia da cidade tinham relação com o campo alimentar. A produção, transporte, distribuição,

cocção, venda, eram muitas as demandas que constituíam o mundo do trabalho vinculado ao alimento em uma cidade atlântica. Os escravizados tinham suma importância na produção, na colheita e no transporte de ida e volta dos produtos alimentícios para as zonas suburbanas e rurais. Havia pesca, agricultura e pecuária comercial, além das atividades de subsistência do Rio e arredores. Muitas das vezes os cativos residentes da área urbana cuidavam do cultivo dos legumes, verduras, frutas, além de realizar os serviços domésticos. Outros desempenhavam trabalhos na variedade de serviços que a região portuária demandava. Nesse contexto dinâmico da cidade, o ofício dos carregadores atravessava o alimento, mas também ia muito além (KARASCH, 2000, p. 259). Uma das funções mais importante no Rio era o de transportador, que atuava muitas das vezes por água e por terra. Desde os estivadores aos “Tigres”, o Rio de Janeiro era composto por uma cidade onde pessoas brancas não carregavam nem a si própria, muito menos qualquer outro objeto (KARASCH, 2000, p. 260). A relação entre o comércio de alimentos e gêneros da terra exercido pelas negras de ganho, as práticas comensais citadinas e as medidas aplicadas em prol da modernização eram codependentes e a manutenção da vida urbana fica cada vez mais atrelada aos ofícios dos escravizados urbanos. Dentro desse contexto, a comensalidade negra no cenário da escravidão carioca estava vinculada ao comércio urbano e o projeto de modernização da cidade gerava disputa pelos espaços públicos. Nessa teia de interesses, os escravizados e escravizadas que atuavam no sistema de ganho, com destaque aos comerciantes ambulantes vinculados aos ofícios do alimento, eram pontos-chaves nas dinâmicas cotidianas. Havia uma ligação intrínseca entre o labor dos escravizados e o processo de expansão e crescimento da cidade do Rio de Janeiro, cuja ação das quitadeiras era fator basilar na manutenção do cotidiano.

Desvelar sobre os ofícios dos negros ao ganho vinculados ao alimento, abastecimento e práticas alimentares urbanas é construir caminhos analíticos sobre a comensalidade negra e os hábitos alimentares dos escravizados. As mesmas mãos que alimentavam a cidade se alimentavam e por trás do ato básico de nutrir-se havia uma grande complexidade sociocultural e econômica. Eram práticas que reforçavam hábitos e costumes africanos no trato com o alimento, como também construía uma nova forma de ser e estar na diáspora a partir das práticas comensais que dialogavam com a realidade atlântica. Os ofícios das quitadeiras, dos negros ambulantes e jangadeiros conversavam com o alimento, com as práticas comensais, com a rua e com o mar. Esses agentes tinham muito a dizer sobre a realidade urbana negra oitocentista. As dinâmicas comerciais locais e aspectos gerais do abastecimento alimentar urbano atravessavam mãos negras. Desde o plantio, colheita, abastecimento de insumos, transporte e oferta dos mantimentos, preparo das comidas, venda dos quitutes, oferta dos

alimentos pelas ruas a fora até o descarte dos dejetos, todas essas funções eram protagonizadas por negros e negras, que na maioria das vezes eram escravos de ganho. Todas essas etapas compunham o ciclo de fornecimento de alimentação individual e coletivo da cidade, que dependiam dos cativos. A partir desse vasto cenário descrito acima, as quitandeiras e vendedores ambulantes desempenhavam um papel ímpar no comércio central. Assim como os ofícios ligados ao porto no processo de transporte e fornecimento de alimento, também eram basilares para o funcionamento cotidiano da cidade e para a manutenção dela. Eram eles os responsáveis pelo fortalecimento da dinâmica comercial local, como também solucionavam crise de abastecimento de alimentos (MACHADO, 2020). Evidenciar a figura das quitandeiras, dos jangadeiros e dos vendedores ambulantes como objeto de análise historiográfica, a partir da sua agência, é fortalecer novos caminhos analíticos que colaboram para mudanças e novos interesses da história social.

### **3.1 Entre disputas, rupturas e permanências: o projeto de modernização citadina e os escravos de ganho**

A partir do processo investigativo desta pesquisa, foi possível concluir que a cidade crescia através da interiorização e expansão do território urbano. Estabelecia-se um projeto técnico de modernização citadina e a cidade expandia em diálogo, nem sempre coeso, com suas demandas particulares. Ao longo do século XIX, estruturas administrativas passaram a ter mais destaque no cotidiano carioca e as vias urbanas foram alvo de melhorias, junto a construção de mercados, o calçamento de ruas, construção de praças e o provimento de iluminação pública, entre outras mudanças (SCHULTZ, 2013). A tentativa de “civilizar” a cidade do Rio de Janeiro segundo os padrões modernos europeus, garantiu a criação de instituições e órgãos como a Intendência de Polícia e a Secretaria de Higiene, além da promulgação dos Códigos de Posturas. Buscou garantir a manutenção da ordem e padronização de vários setores de serviços a partir de um modelo teórico experimentado em outros territórios. Porém, nem sempre o projeto teórico de progresso eurorefreenciado era aplicado na prática devido às especificidades naturais e genuínas da cidade do Rio de Janeiro. O início de todo esse projeto de modernização tem como gênese os primeiros anos do oitocentos, mas tem seus sinais embrionários nos séculos anteriores e vai avançando e tomando uma forma mais consistente ao longo das décadas do século XIX.

No século XVIII, a cidade do Rio já experienciava um momento de formação urbana mais elaborada, garantindo um processo de diversas mudanças na organização da cidade a partir da reformulação das suas estruturas urbanas, principalmente no projeto de reorganização nos

espaços públicos. Houve um processo de “zoneamento” direcionado às áreas comerciais que setorizava os tipos de venda a partir do gênero do produto a ser comercializado. Havia uma distinção dos comerciantes que vendiam frutos do mar daqueles que vendiam itens da terra, instituindo a quitanda como a venda “de gêneros vindo das hortas e das roças” (FREITAS, 2015). Nos primeiros decênios do setecentos, a região da quitanda foi deslocada e separada dos vendedores de peixe a partir da lógica de padronização e setorização mercante a mando da Câmara Municipal. Esses são alguns exemplos dos atravessamentos que as práticas mercantes urbanas encontravam na realidade das ruas cariocas.

Foi nas primeiras décadas do século XIX que a cidade do Rio lançava as bases do que seria o seu grande projeto de modernização do país como um todo. Dentro desse contexto, a territorialidade das ruas e a relevância que esse espaço tinha para a vida da cidade foram fundamentais não só para o projeto de modernização, mas para a vida urbana como um todo. Escravizados e escravizadas que experienciavam o dia a dia da maior cidade atlântica das Américas nas vias públicas eram diuturnamente impactados com ações em nome do projeto civilizatório<sup>16</sup>. Esse processo de modernização da cidade, a partir de um projeto sanitário e higienista, atravessava o cotidiano das ruas e a sua estrutura física, como também abraçava o desejo de transformar os modos dos moradores, os hábitos urbanos e a forma de vivenciar os espaços públicos.

---

Experienciando um dos maiores processos de aumento demográfico, a estrutura urbana necessitava de mudanças para dar conta de todo esse contingente populacional em constante crescimento. Eram necessárias reformas devido ao aumento das demandas cotidianas. Por se tratar de uma região que tinha o porto como epicentro do funcionamento da cidade, o diálogo com o mundo, ou pelo menos no que diz respeito ao universo atlântico e a algumas realidades europeias, era intenso e constante. Transformações urbanísticas eram implementadas e novas infraestruturas construídas. O antigo cenário que abarcava a realidade colonial cedeu espaço para um projeto que buscava reformular a configuração urbanística na tentativa de implementar à cidade um cenário de poder imperial. Logo, se iniciou uma onda de investimentos e obras que

---

<sup>16</sup> Esse projeto de modernização da cidade consiste em um processo ambivalente de transformação da capital colonial em corte real, verificado no final do período colonial no Brasil, após a fuga da família real de Portugal para o Rio de Janeiro. Ao “metropolizar” a cidade, oficiais régios buscaram limitar a demonstração pública da presença da escravidão e redefinir as fronteiras físicas e sociais interpostas aos escravos africanos e afrodescendentes, contingente que somava cerca da metade do total da população da cidade. Esses esforços foram, entretanto, limitados pela intensificação do uso do trabalho escravo e o apego dos oficiais a certos ideais coloniais acerca dos melhores meios para assegurar a ordem na cidade (SCHULTZ, 2008).

garantiram o surgimento de um amplo setor de empreendimentos, entre muitas outras mudanças. Fundaram-se escolas – de medicina, de marinha, de guerra, de comércio; uma Imprensa Régia, que até então era sumariamente proibida durante a era colonial; uma livraria, que seria núcleo da futura Biblioteca Nacional; o Jardim Botânico; a Academia de Belas Artes, o Teatro Real, o Banco do Brasil (MOTTA, 2004).

O processo de expansão e crescimento da cidade se deu de várias maneiras, garantindo a chegada de pessoas e interesses socioeconômicos de distintos setores. Um grupo considerável de senhores rurais atraídos pela possibilidade de distinções e vantagens, construíram residências nos arrabaldes da cidade, garantindo uma expansão territorial do Rio para além do epicentro comercial da zona portuária. Uma expansão que apontava para diferentes sentidos, um deles para o oeste, garantindo a ocupação das áreas do Campo de Santana, São Diogo e Lagoa da Sentinela; e para o sul, partindo da Lapa e seguindo em direção ao Catete, Laranjeiras, Botafogo e lagoa Rodrigo de Freitas (DE LOS RIOS, 1946). A própria geografia física que compunha a cidade passou por intensas intervenções humanas a partir de muitos esforços para transformar barreiras naturais, como o litoral recortado, os morros, lagoas, as áreas alagadiças de mangue e várzeas (FONSECA, 2019). Um dos pontos altos desse projeto foram as obras para a ampliação da malha urbana a partir de desmontes dos morros e aterramentos. As cinco freguesias – Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, que foram o embrião da cidade do Rio desde os primórdios da época colonial, foram brutalmente impactadas com o processo de obra da cidade. Questões como adensamento populacional, problemas de abastecimento, grande crescimento comercial, escassez e precariedade nos serviços faziam parte do dia a dia urbano, que se agravava ao decorrer da saturação das antigas infraestruturas coloniais (FONSECA, 2019). O Rio de Janeiro passava por mudanças e transformações que impactavam toda a forma de ser e estar na cidade, novos interesses eram cada vez mais comuns entre os habitantes e, nesse contexto, surgia um mercado consumidor pungente que almejava itens que compunha o mercado internacional. Crescia um desejo e necessidade frente aos produtos industrializados e devido a essa demanda se fortificou um centro exportador dos produtos do interior brasileiro, garantindo uma intensificação e expansão das atividades da alfândega. A realidade cotidiana a partir desse momento abrigava um intenso fluxo de chegada de embarcações de todo o mundo, com destaque para as embarcações inglesas (ARRUDA, 2008). Todo esse fluxo alterou drasticamente as capacidades das locações da região portuária, tanto em caráter residencial como comercial, exemplo disso foram os sobrados que serviam de armazéns da alfândega que abrigava as mercadorias e cativos. Esses sobrados foram itens importantes dessas reformas, pois precisaram aumentar a sua capacidade, já que estavam esgotando rapidamente e não

acompanhavam o fluxo da cidade. As regiões portuárias, cenários comuns e de intenso movimento de cidades atlânticas, eram o reduto do comércio e foram um dos principais alvos para essas mudanças em nome do projeto de modernização urbana.

O Senado da Câmara, desde a época colonial, desempenhava a função de controle urbano e ficava responsável pela fiscalização de comércio, atravessando diretamente a vida dos comerciantes negros, sobretudo das quitandeiras que estavam em grande número nas praias da marinha. Era exigido das quitandeiras e de outros mercadores o pagamento de foros anuais para a comercialização de seus itens, além da necessidade de uma licença consentida pelo Senado da Câmara (BICALHO, 2003). Ou seja, havia uma disputa explícita pelo uso dos espaços públicos e as negras quitandeiras, como também outros negros ao ganho sofriam coerções e pressões diretas no exercício de seu ofício diário. Forças contrárias à presença delas executavam medidas que dificultavam a prática mercante sob a alegação das quitandeiras não zelarem pelos espaços públicos, promoverem sujeiras, algazarra e desordem. Consequentemente era promovido por parte dos senadores reformas que limitavam a atuação das negras ou até mesmo a proibição do ofício e expulsão das mulheres de seus locais de trabalho. Em resposta, pequenos lavradores, quitandeiras e *pombeiros*, que desempenhavam o comércio de gêneros agrícolas e peixe nas bordas do mercado do peixe, lutavam com as armas que dispunham, especialmente por meio de abaixo-assinados e petições direcionados à Câmara Municipal para conseguirem seus direitos de continuidade do exercício de seus ofícios. (BARRETO, 2012). As comerciantes que atuavam principalmente à beira mar, ocupavam a região do largo do Paço e suas redondezas, garantindo ali um intenso comércio e fluxo de pessoas em oposição às ideias de uma cidade estruturada e organizada.

Nos anos 30 do século XVII, a região central da metrópole carioca já abrigava pequenos comércios alimentares, principalmente na área do pescado. Entre o largo do Paço (atual Praça XV) e a Rua da Alfândega já havia um intenso comércio de peixes em diálogo direto com as demandas do porto e das chegadas dos cativos escravizados em números mais modestos, porém constantes em relação ao desembarque. Nesse período, já havia ações contrárias ao posicionamento de quitandeiras e mercantes que vendiam à beira mar. Essas comerciantes são realocadas para a área de várzea da cidade, região construída pelo Conselho e destinada aos escravizados para a venda de frutas e hortaliças. O cotidiano do mercado e as ações produzidas pelos comerciantes geravam um certo tumulto aos olhos de algumas classes da sociedade, que se opunham ao som alto das vendas, além dos vestígios deixados nas ruas no fim da feira, configurando um cenário de desorganização e desordem urbana. Para reduzir a área de atuação das quitandeiras pela cidade, moveram a área das vendas das negras e negros mercantes para

outro território. No ano de 1779, inaugurou o novo cais do Carmo, um lugar destinado às práticas mercantes e os comércios que antes eram executados à beira da baía de Guanabara.

No século XVIII, mesmo depois da remoção das barracas de peixe, legumes e verduras e da proibição de venda das quitandeiras e do comércio de peixe no território à beira na região do largo, já havendo novas instalações, que ocupavam a região do terreiro do Carmo até a rua das Violas, os comerciantes ainda resistiam e continuavam com suas vendas em áreas proibidas por lei (FARIAS, 2012). Mesmo existindo um espaço delimitado a esse tipo de comércio, ainda havia a resistência dos pequenos comerciantes pelas ruas, a ponto de esses serem constantemente denunciados. Com isso, a ação da Junta Real da Fazenda era a demolição de todas as barracas e instâncias de pescado indevidas que ainda estavam à beira mar. Toda essa mudança foi consequência de reforma estrutural, em que as locações móveis, barracas e tabuleiros foram substituídos por construções fixas de alvenaria nas novas delimitações espaciais para o devido comércio (BICALHO, 2003). Esses são exemplos claros de um projeto urbano de estruturação da cidade que impactava nas atividades mercantes de negros e negras no cotidiano urbano desde a época colonial. Porém, em contrapartida a esse movimento de coerção a essas mulheres, sempre houve resistência e ações pelas brechas das estruturas rígidas que constituíam a realidade da escravidão urbana, pois no século seguinte as quitandeiras já se encontravam instaladas novamente nas faixas litorâneas da cidade exercendo seus ofícios.

Todas essas mudanças estruturais aplicadas à colônia e aos primeiros anos do império era um reflexo de um projeto de reformulações do espaço urbano carioca, que buscava construir novos espaços de sociabilidade e controle populacional (CARVALHO, 2000) a partir do fortalecimento de uma política colonial. Uma das consequências desse projeto eram as investidas diretas aos ofícios que dependiam das ruas, o que impactava diretamente no comércio de gênero de primeira necessidade da cidade. Foi no século XIX que a transformação da cidade se deu de forma radical, impactando a realidade cotidiana dos negros que trabalhavam no ganho. A partir da elaboração e materialização do projeto de transformação da estrutura urbana iniciou-se uma realidade de maior estratificação social na cidade. Os cenários dos séculos anteriores, em que a população cativa era maioria esmagadora, passam a dividir espaço com uma realidade de cidade, presenciando uma expansão econômica junto à entrada de trabalhadores livres (nacionais e estrangeiros) e ao investimento de capital estrangeiro. O cenário que compunha uma cidade com maioria da população escrava, com poucos trabalhadores livres e reduzida elite administradora/militar/mercantil (FREITAS, 2015), passa a abrigar uma complexa realidade de estratificação social. Nessa nova realidade, os meios de transporte coletivos e os amparos sanitários e administrativos não são mais compatíveis ao público e às demandas da cidade. Não

era mais plausível a situação das moradias cariocas, em que quase todos moravam relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pelas formas de viver do que pela localização (ABREU, 1987 p. 27). A partir dessa realidade, os elementos essencialmente capitalistas passaram a coexistir contraditoriamente com a base social escravista do período. Esse foi o contexto dos processos de regulamentação, repressão e padronização do cotidiano dos escravos ao ganho, entre tantas outras mudanças aplicadas à cidade. Mesmo com toda a coerção e tentativas de proibições, havia uma constante presença de barracas e palheiros em distintos pontos da faixa litorânea e importantes ruas da cidade, constituindo “mercados incipientes” (FARIAS, 2015), onde se vendiam peixes, verduras e frutas em quitandas e cabanas. O desejo de removerem ou afastarem as comerciantes, em destaque as quitandeiras, do epicentro da cidade era um projeto que cada vez mais tentava restringir a atuação e mobilidade desses cativos. Para isso, insistiam na tentativa de construir uma praça de alvenaria, murada e guarnecida de barracas fixas para as comerciantes. Essas mudanças estavam pautadas por um regulamento voltado totalmente aos interesses das elites, junto às publicações do Senado em editais que proibiam o lançamento de entulhos e lixo nas ruas por parte dos comerciantes, com intuito de garantir logradouros limpos.

Em dezembro de 1830, a câmara começava um movimento de busca por um espaço mais adequado e estruturado para a construção de um território voltado às práticas mercantes de comerciantes, quitandeiras e outros ofícios que atravessavam a venda de gêneros alimentícios e afins, “lugar mais conveniente para venderem quitandas” (FARIAS, 2015). Esses foram os primeiros movimentos para a construção do mercado do peixe futuramente. Ao falar de comensalidade negra, práticas mercantes e estrutura física da cidade Rio de Janeiro, é preciso destacar a região da Ribeira do peixe, popularmente conhecido como Praia do Peixe, espaço que ficava entre a Praia D. Manuel e as proximidades do Arsenal da Marinha. Nesse território, se garantia o abastecimento e comercialização de setores da pescaria, a partir do comércio de peixe fresco e salgado para o consumo do público, como também eram vendidos produtos da terra e as produções artesanais das escravizadas. Uma região fortemente marcada pela presença negra na garantia da comercialização do alimento e no abastecimento da cidade.

O mercado e as práticas mercantes tinham destaque na região da freguesia da Candelária, em razão da sua localidade, território com maior movimento comercial onde se destacavam grupo de mulheres comerciantes. Quase todos os estrangeiros que passaram pelo Rio de Janeiro no século XIX se surpreenderam com a multiplicidade de ofícios exercidos por escravizados e libertos africanos nas ruas e mercados da cidade (FARIA, 2012), especialmente nessa região. O relato da viajante inglesa Maria Graham, no ano de 1822, retrata uma realidade



citadina marcada pela presença de africanos recém-importados que ocupavam ofícios *ao ganho*, em que esses cativos desempenhavam metade dos trabalhos urbanos, principalmente nas funções de carregamento de todos os tipos de coisas imagináveis. Era nas ruas que a vida, o comércio, o lazer e as trocas aconteciam. E não seria diferente com as práticas comensais e comerciais que englobavam o alimento e os hábitos alimentares da cidade como um todo. Dentro desse cotidiano urbano, o viajante Thomas Ewbank relata a intensa e constante comercialização de alimentos com a presença de homens e mulheres negras anunciando verduras, frutas, aves, ovos, flores, doces, roupas, bijuterias, junto à uma infinidade de peças que eram carregadas nas cabeças em cestos ou em grandes arcas de latas equilibradas na cabeça (FARIA, 2015).

Boa parte dos ofícios desempenhados pelos cativos atravessavam o campo alimentar, fosse na parte do cultivo de alimento e criação, caça, pesca dos bichos, no preparo, no abastecimento e na venda. O labor e a comensalidade negra estavam diretamente interligados. Até a década de 1830, o nível de urbanização da cidade não era tão abrangente, havendo muitas áreas com caráter rural muito próximas aos centros urbanos. Nessas regiões, muitos escravizados trabalhavam em atividades agrícolas e pastoris de subsistência, sendo comum e frequente a presença de hortas, criação de animais, caça, pomares e plantações que garantiam uma produção de abastecimento da cidade. Como afirma Richard Graham: “nenhuma cidade alimenta a si” (2013, p. 19). Era necessária, portanto, uma rede conectada para garantir a continuidade da comensalidade urbana carioca. Ao redor da cidade havia a presença de chácaras, hortas e quintais pertencentes aos senhores, porém geridos, cuidados e tocados pelos escravizados com suas sapiências, tecnologias, expertises, ciências e saberes. Nesse sentido, muitos escravizados urbanos desempenhavam os ofícios de hortelãs e caseiros de pequenos sítios e residências suburbanas. Eram também trabalhadores agrícolas, em que cultivavam, a depender do tamanho da propriedade, produtos comerciais como laranjas e bananas, itens esses fortemente pertencentes à dieta dos cativos. Na estrada que dava do centro a São Cristóvão, como também na rua mata porcos e em muitas regiões do subúrbio, como no Engenho Velho, Glória, Catete, Botafogo, havia muitas propriedades que cultivavam árvores frutíferas, pés de café, legumes, verduras e flores. Era comum o plantio para o consumo imediato, como também para a comercialização (KARASCH, 2000).

Na dupla dinâmica de escravidão urbana e rural, muitos senhores de escravos e de engenhos, entre outros empreendimentos do campo, possuíam residências na cidade e por conta disso havia uma movimentação frequente de senhores rurais na cidade por um tempo, o que ampliava o número de escravizados agricultores. Além de cuidarem do cultivo e plantio dos

insumos, os escravizados agricultores também eram responsáveis pelo transporte das provisões. Ao chegarem na cidade, esses cativos desempenhavam muitas funções, como carregar mercadorias e cuidar de jardins e hortas. Os escravizados desses ofícios que desempenhavam seus serviços para famílias de baixa ou média renda, muitas das vezes, trabalhavam ainda mais, tendo responsabilidades exclusivas pelo quintal da casa, com a horta, pomar, animais, galinhas, porcos, cabras. Esse ofício também trabalhava para o império, cuidando dos jardins imperiais. Outro ofício vinculado à comensalidade da cidade era aquele ligado aos cuidados e alimentação dos animais, nos locais onde havia a criação de vacas, com os processos de ordenamento, transporte do leite e a venda do produto. Além de vacas, tratavam de cabras, galinhas, porcos, patos, entre outras aves. Havia também a prática da colheita de ovos e matança das aves e bois. Os arredores da cidade eram envoltos por florestas tropicais, sendo morada de muitas espécies de animais passíveis de se tornarem refeição. Havia a prática da captura de animais como macacos, tatus, lagartos, aves, além de animais pequenos que eram ofertados nas cidades, principalmente às cozinheiras de famílias ricas.

A partir dos avanços investigativos desta pesquisa, pude perceber que as demandas e necessidades frente à essas propriedades semirurais, que circundavam o centro urbano carioca, só se intensificavam devido ao crescimento da malha urbana da cidade e, sobretudo ao aumento demográfico, trazendo a necessidade de mais alimentos para mais bocas. As atividades do porto aumentavam não só em função da intensificação do número de cativos que chegavam, mas por conta do motivo do aumento do número de importação de escravizados. Ocorreu um processo de expansão desenfreada das atividades portuárias e uma das razões para essa nova realidade era o aumento do escoamento da produção cafeeira das grandes propriedades rurais das províncias do Rio de Janeiro (SCHULTZ, 2013). Esse crescimento econômico garantiu à corte a criação de fortunas urbanas e mercantis ligadas justamente ao transporte, guarda, intermediação, seguro e negociação das sacas trazidas dos cafezais, entre outros produtos. Um dos pontos marcantes desse projeto de modernização da cidade imperial dialogava diretamente com as práticas de venda dos cativos na cidade imperial, principalmente nas portas de entrada da cidade. Ao longo desse projeto, tudo aquilo que o governo monárquico ou a administração municipal consideravam estorvo e signo de atraso urbano e civilizatório era necessário ser removido, apagado ou pelo menos escondido. A partir dessa lógica, muitos dos barracões onde eram recebidos os escravizados foram adaptados para serem novas e limitadas infraestruturas portuárias, enquanto o comércio de cativos era transferido para uma área mais reservada e discreta da cidade. Nesse território, situavam-se as habitações mais pobres e precárias da cidade e recebiam os escravizados que acabavam de chegar da África.

Localizado a noroeste da praça central o Valongo era uma das áreas mais frequentadas no Rio de Janeiro, sendo palco para escravizados, comerciantes, vendedores e compradores juntos aos viajantes estrangeiros. Nesse território, os primeiros momentos das vidas desses negros como escravizados em solo carioca eram na Paróquia de Santa Rita, e depois nas casas-depósitos localizadas na rua do Valongo. Estimava-se que, na década de 1820, cerca de pelo menos 20 grandes estabelecimentos operavam como alojamentos para os negros. O número quase triplicou cerca de nove anos depois, tamanha era a movimentação e rentabilidade desse comércio (KARASCH, 2000, p. 75). No ano de 1830, quando o tráfico de escravizados se tornou ilegal, a parada intermediária da alfândega foi excluída das etapas da venda dos escravizados e, por conta disso, a realidade dos escravizados tornou-se ainda mais pesada. Tinham que suportar desembarques apressados e furtivos às escondidas, na maioria das vezes, no turno da noite, a quilômetros de distância da cidade, incluindo nesse traslado marchas forçadas até os armazéns e barracões que ficavam escondidos. Em 7 de novembro de 1831, o próprio Valongo foi declarado ilegal. Porém, longe das vistas das leis, boa parte do negócio de escravizados continuou como antes ou até mais intensificado (KARASCH, 2000, p. 75). Esse mercado clandestino funcionava com vários depósitos, muitos localizados mais adentro da baía de Guanabara, em praias como a região da praia da Jurujuba, na ponta do Caju, na fortaleza de São João, como também na rua da Quitanda, centro do Rio de Janeiro. Sobre a comercialização dos escravizados existe uma documentação mais completa no período referente à legalidade do comércio, datada até os anos de 1830, quando o Valongo era legal e aberto aos estrangeiros. O território era descrito pelos viajantes com detalhes, principalmente no que tange ao comércio humano. A partir desses relatos é possível notar a crescente do número de escravizados entrando no Brasil graças ao tráfico e, aumentando assim os alcances das vendas no mercado de escravizados do Valongo (KARASCH, 2000).

Até os primeiros anos da década de 1820, os corpos dos mortos eram mantidos muito próximos a todo esse universo dos leilões e barracões do Valongo. Apenas em 1822, solicitaram que o cemitério de escravizados fosse retirado da região, por conta dos enterros em massa e suas consequências (KARASCH, 2000, p. 77). Era um coquetel de enfermidades, com uma combinação de doenças infecciosas, febres endêmicas, enterros em massa, tornando aquela região com altos graus de insalubridade (KARASCH, 2000, p. 77). Os recém-chegados eram constantemente vítimas e, por chegarem com a saúde muito debilitada, perdiam suas vidas facilmente. O cemitério, localizado nas proximidades do Valongo, mais funcionava como uma zona de despejo de corpos do que realmente um cemitério no sentido sanitário da instituição. Havia nesse terreno montanhas de terra misturadas a cadáveres nus em decomposição a mercê

do tempo, parcialmente descobertos pela ação das chuvas, vento e afins. Há relatos de viajantes referentes aos odores que exalavam do local, onde diziam que o mau cheiro era insuportável (KARASCH, 2000, p. 76).

O projeto de modernização urbana carioca tinha a massa de escravizados como antagonista ao modelo de civilidade e urbanização, porém dependiam desses mesmos atores para garantirem a manutenção e continuidade da engrenagem da estrutura que mantinha a cidade de pé. As investidas sofridas pelos cativos por parte do império, em nome da urbanização da cidade, impactavam o cotidiano das ruas e a vida dos negros e negras no cenário urbano, principalmente nas suas práticas laborais que geravam transformações urbanas, afetando profundamente a vida laboral e a sociabilidade da cidade. De forma que o modelo de cidade higienizada e cortês que se projetava para o Rio de Janeiro, colocava as culturas e as práticas da população negra em um patamar de atraso, desasseadas e marcadamente selvagens (FREITAS, 2015).

### **3.2 Escravos minas e as ruas: ofícios de ganho e a relação entre a liberdade e o regime escravocrata**

A rua era o reduto das artes e tecnologias do mercar dos negros na diáspora a céu aberto. “Nas áreas abertas da cidade” negras livres negociavam em “barracas de mercado [...] quitandeiras com seus inseparáveis tabuleiros” (GRAHAM, 1973). Esse era o cenário cotidiano carioca em que a venda dos alimentos assegurava a manutenção das demandas cotidianas. Como debatido nos capítulos anteriores, o fato do Rio de Janeiro ser um território portuário, havia assim um trânsito de pessoas de diversas etnias e oriundas de diferentes localidades. Escravizados de distintas regiões do continente africano atravessavam a Kalunga e ancoravam em terras cariocas, partilhavam o mesmo solo que abrigavam cativos dos Estados Unidos, Cuba, Norte da América do Sul, Uruguai, Argentina, como também os próprios conterrâneos oriundos de todo o território do império brasileiro, que chegavam à capital do império por navegações costeiras ou caravanas terrestres. Lembrando que esses nativos vinham de nações e etnias distintas, construindo uma massa homogênea de escravizados “da terra” (KARASCH, 2000, p. 26). A região portuária era palco de multiversos culturais, comensais, gastronômicos, com hábitos e práticas alimentares distintas, com heranças gustativas, tradições e saberes únicos. Relações específicas com alimentos, processos de cocção, de preparo, cultivo, manipulação e afins eram compartilhadas entre os habitantes desse território. Todo esse contexto violento que abarcava um tráfico atlântico e a readaptação a uma nova vida, atravessava as relações de comensalidade e hábitos alimentares, como também nas práticas comerciais.

O Rio de Janeiro era o território atlântico mais ativo referente ao tráfico de escravizados e, como consequência disso, era o espaço urbano que mais circulava negros, criando-se assim, “pequenas Áfricas” (SANTOS, 2020). Esse território, segundo Ynae Lopes (2020), era o *locus* do mundo Afro-Atlântico, no qual identidades, trajetórias e sentidos de cidade estavam em disputa e eram regidos pelo sistema de escravidão de ganho. Os processos laborais na escravidão eram veículos da materialidade da liberdade dos escravizados a partir do acúmulo de pecúlio, da agência, negociações e redes de sociabilidades estabelecidas pelos africanos e crioulos no cenário colonial imperial. Um ponto marcante da realidade urbana carioca nas ruas da cidade era a predominância dos ofícios ao ganho. A maioria das relações de trabalho era a partir desse ofício, por meio do qual os cativos experienciavam uma certa mobilidade e autonomia no dia a dia das ruas. A cidade e o universo do trabalho negro estabeleciam uma relação de complexidade que atravessava pontos entre liberdade, escravidão, autonomia e a emancipação por meio de uma agência negra laboral. O sistema de ganho e a agência de homens e mulheres negras no horizonte de expectativa de alcance à liberdade (individual e/ou coletiva), junto à manutenção de uma autonomia em meio a um regime escravocrata, constituíam uma realidade urbana única e garantiam a manutenção e a vida da cidade. Os protagonistas do sistema de escravidão de ganho acessavam e formulavam seus próprios códigos e linguagem social. A causa política mantenedora dos horizontes e expectativas dos negros no oitocentos era o alcance e o acesso à liberdade. Esta poderia ser plural, diversa e acessada a partir da construção de um processo de emancipação ligado ao ofício desempenhado por agentes. Analisar o funcionamento da escravidão de ganho a partir da agência é dar outro tom aos estudos da história do trabalho, rompendo com interpretações unívocas que evidenciam como eixo analítico apenas os processos euroreferenciados restritos às experiências laborais europeias. Como apontam Flávio Gomes e Antônio Luigi Negro ao mencionarem os trabalhos de Leite Lopes e Chalhoub,

a remissão à Sociedade Londrina de Correspondência tem servido, por aqui, para frisar a necessidade de uma escrita da história do trabalho não apenas pautada numa classe trabalhadora exclusivamente branca, fabril, de ascendência europeia, masculina e urbana. (NEGRO; GOMES, 2006, p. 217)

Nesse contexto das ruas cariocas, liberdade e escravidão andavam lado a lado de forma que cativos, livres e libertos construía e mantinham laços de sociabilidade e solidariedade. Acessavam a liberdade e até mesmo bens no campo material, com destaque aos escravizados da nação mina, que atuavam muitas das vezes de forma coletiva e eram predominantes no espaço das ruas da cidade. Como regime de trabalho típico do ambiente citadino, o sistema de ganho ocupava diversas atividades econômicas: comércio ambulante, pequeno comércio de

lojas, barbearias, transporte de cargas e passageiros, oficinas artesanais, manufaturas, manutenção e abastecimento alimentar da cidade, serviços e saberes de amparo e cuidado com a saúde física e espiritual, entre muitas outras tarefas. Como elucida Mary C. Karasch (2000):

Das perspectivas dos senhores de escravos do Rio de Janeiro, havia apenas um papel apropriado para os cativos: realizar todas as atividades manuais e servir de besta de carga da cidade. Eles não eram somente máquinas e cavalos da capital comercialburocrática, mas também a fonte da riqueza e do capital de seus donos. (p. 269)

Dito isso, o cenário da escravidão de ganho é um exemplo de compilados da experiência de agência e autonomia. Com múltiplos ofícios e garantindo assistência à sociedade como um todo, esses serviços atravessavam campos relacionados aos cuidados do corpo, do espírito, das demandas urbanísticas, abastecimentos e alimentação da cidade, manufaturas, comércio e afins. Era esse modelo de trabalho que garantia o respirar diário e cotidiano da cidade. Um exemplo forte e marcante do sistema de ganho é a presença da nação mina nas ruas da cidade, protagonista nos caminhos de autonomia, agência e acesso à liberdade. Cada ofício, cada ocupação laboral tinha um valor de mercado específico que estava vinculado ao cálculo da produtividade de cada ocupação. A renda auferida a um escravizado que trabalhava ao ganho variava conforme a ocupação e o gênero: um carregador de cadeiras pagava ao senhor 400 réis por dia, uma lavadeira ou uma engomadeira pagavam 240 réis cada. Valorizava-se mais o trabalho masculino em até duas vezes ao valor estabelecido para os ofícios femininos. A situação sofria alterações quando se tratava de mulheres libertas e suas ocupações, o que veremos adiante (SOARES, 1996).

A mobilidade junto às ações de sociabilidade entre escravizados garantia a construção de uma relação com a cidade muito particular, que gerava um grau de mobilidade e agência social e econômica a partir de seus ofícios. Os minas, por exemplo, são descritos na literatura por não serem bons escravos domésticos, mas tinham muitas habilidades mercantis e eram bons ganhadores, sugerindo que esses escravos tinham grande apreço pela liberdade de que gozavam os negros de ganho (ARANTES, 2013). Os minas tinham o controle do comércio urbano carioca e eram ligados a outros produtos e serviços, a ponto da cidade ser dependente de seus trabalhos. Essa relação de dependência da cidade para com os minas era também atribuída ao fato deles serem ótimos com habilidades mercantes e serem bons ganhadores. Esse grupo de cativos trabalhava a partir da mobilização coletiva e solidária entre eles, arrendando dinheiro para a alforria uns dos outros, como exemplo dos fortes laços de sociabilidade entre esses africanos. O ofício da quitanda era de predomínio das mulheres africanas de origem minas, e elas eram classificadas e reconhecidas pela etnicidade, como também por características

comportamentais, assim como muitos outros cativos eram classificados de acordo com suas qualidades e aptidões, além das identidades étnicas. Logo, características como docilidade, agressividade e capacidade de trabalhar, entre outras eram atribuídas aos cativos e eram também uma forma de os classificar (SOARES, 2001). As características vinculadas ao comportamento das negras quitadeiras da nação mina eram vinculadas à aptidão comercial (SOARES, 2001, p. 66) e elas, “minas” da costa do ocidente, dominavam o comércio de rua na capital carioca (GOMES; SANTOS, 2002).

O faro para os negócios, sapiência e destreza eram características fortes e marcantes das comerciantes africanas, com destaque para as mulheres minas, que desde as práticas de comércio em África ocupavam esse lugar de mulheres de vendas e comércio. Na diáspora, foram transplantadas, reformuladas, adaptadas às práticas mercantes, porém sem perderem essa essência, fazendo dessas mulheres grandes agentes da história do trabalho, desde a época colonial. Em pleno sistema escravagista, a partir do mercar, essas mulheres obtiveram e conquistaram muito mais do que suas alforrias, que eram o seu maior e imensurável bem, mas também estabeleceram um processo de dependência de toda a sociedade urbana pelo seu ofício. A partir de funções ocupacionais específicas e fundamentais para o funcionamento da cidade como um todo, as quitadeiras eram especialistas na sua área de trabalho. As minas ocupavam também lugares nos ofícios domésticos, mas era na rua, no mercar que desempenhavam o seu melhor e de lá conseguiam retornos mais lucrativos.

Vende-se uma negra de Nação Mina, com condição de ser para fora da terra, muito robusta e sadia, idade de 23 a 25 anos, boa lavadeira, engoma liso, cozinha o ordinário de uma casa e é excelente quitadeira; quem quiser comprá-la pode procurar a Francisco da Chagas Cunha, no largo da Força, na Prainha, para tratar de seu ajuste.<sup>17</sup>

---

Na rua de S. Pedro casa n. 355, há para vender-se uma preta de nação Mina, muito boa quitadeira e própria para o serviço da roça. Quem a pretender dirija-se a dita casa para tratar do ajuste.<sup>18</sup>

Os anúncios supracitados, de 1824 e 1827 respectivamente, evidenciam que as negras minas desempenhavam outros ofícios (inclusive os domésticos), mas eram reconhecidas e muitas das vezes contratadas para o desempenho das práticas mercantes. Era comum, também, cativos de outras nações participarem do comércio de rua. Negras das nações Angola, Congo e Monjola ocupavam as ruas e portos a partir das quitandas e comércio, principalmente porque a

---

<sup>17</sup> *Diário Mercantil*, ano 1824, ed.00123.

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706892;PagFis=2104;Pesq=mina#>

<sup>18</sup> *Diário Mercantil*, ano 1827, ed. 00039.

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=706892;PagFis=2753>

rua era um local de rentabilidade monetária para os trabalhadores, o que trazia a presença de outras escravizadas e negras livres para a prática da quitanda. Esse traço étnico, marcado majoritariamente pela presença das negras minas nas práticas mercantes, é o exemplo de como o ofício do escravizado era, na maioria das vezes, associado à sua origem étnica (FREITAS, 2015). Dessa forma, se tem a dimensão do papel exercido pelas negras quitadeiras minas no comércio de rua oitocentista, compreendendo, com isso, parte dos processos que fundamentavam a realidade da escravidão atlântica. A reconstituição e transformação das práticas e ofícios étnicos era algo cotidiano e comum, cujos laços entre África e diáspora se atualizavam diuturnamente, a exemplo das quitandas e seus desdobramentos no universo atlântico. Segundo Gomes e Santos (2002, p. 336), “se a quitanda é uma invenção social dos povos bantos da África Central, na capital carioca ela foi reconhecida como ofício das negras minas”.

Nas ruas da Corte, escravos e libertos minas praticavam suas andanças nas vendas de suas mercadorias. Esses negros costumavam carregar todo o tipo de mercadoria e vendiam uma variedade de alimentos, desde frutas, legumes, café, comida pronta, peixes, biscoitos a produtos de armarinho e outras miudezas nas freguesias centrais e nos arredores da cidade (SOARES, 2007). Dentro dessa relação de mobilidade e autonomia nas ruas, os minas, na condição de escravizados, ao final de um dia de trabalho ou de uma semana inteira, entregavam parte dos seus ordenados conquistados ao longo dos dias nas mãos de seus senhores. A quantia entregue aos proprietários era denominada de *jornal* e o que os cativos guardavam para si era denominado de *pecúlio*. Dentro da lógica urbana laboral, era o jornal proporcionado pelos escravizados ao ganho que garantia o sustento da família de muitos senhores de escravos de classe média no meio urbano, sendo muitas das vezes a única fonte de renda dessas famílias brancas (SOARES, 2007). Já como consequência do projeto de modernização e organização da

---

cidade, intervenções legislativas eram impostas pela câmara municipal às práticas mercantes dos negos minas, que buscavam regulamentar a presença dos escravos de ganho nas ruas. Era necessário emitir uma licença para trabalho nas vias públicas da cidade, além do pagamento do alvará de permissão para a circulação, o que garantia a legalidade do escravizado em relação ao seu dono. A realidade da necessidade de permissões municipais para *ganhar* no Rio de Janeiro também se estendia aos forros e livres, como também para crioulos e até mesmo para os imigrantes europeus. A organização e o comprometimento entre os minas era tamanha que sua presença na cidade era sentida como ameaça e soava como um perigo à própria estabilidade do sistema vigente. O grupo se relacionava muito bem com as outras nações e etnias e teriam



mesmo mudado a cultura política dos escravizados, substituindo a tática de conflito direto com os agentes do Estado por estratégias de dissimulação e atuação nos “subterrâneos”. Foram responsáveis pela construção de “redes de cumplicidade e autoproteção, por entre os porões da cidade colonial e sob a vista dos guardiões da ordem pública” (SOARES, 2001, p. 111).

Até o final dos anos de 1850, havia uma hegemonia no serviço ao ganho no Rio de Janeiro em que homens e mulheres da Costa da Mina predominavam no ambiente das ruas. Havia entre os minas a forte presença de redes de sociabilidade e solidariedade que garantiam a arrematação de recursos para se alforriarem. Dessa forma, mulheres e homens minas eram o grupo de negros que mais pagava por sua liberdade. “Os minas não apenas faziam do mercado a via mais comum de acesso à suas cartas de liberdade, como também concentravam a maioria das cartas de liberdade pagas pelo africanos no período de 1840 e 1850” (FLORENTINO, 2002). Mais de 14.000 registros de libertação foram registrados no período de 1840 e 1864. Dentre esse total, os negros minas marcavam a maioria significativa de alforriados que quase triplicavam frente às outras nações ou crioulos (FLORENTINO, 2002).

Debruçar sobre a concepção de liberdade, autonomia e agência negra no meio urbano revela que a escravidão e a liberdade são lados opostos e complementares de uma mesma moeda. Essa interpretação agrega novas reflexões sobre o que constitui ser um escravizado e liberto no contexto urbano e traz mais atenção ao mundo do trabalho no cenário da escravidão atlântica. “O quanto de escravidão tem na liberdade? E o quanto de liberdade tem na escravidão?” Essas questões foram levantadas pelo historiador Flávio Gomes e pela antropóloga Lilia M. Schwarcz em entrevista ao canal Nexo Jornal<sup>19</sup> e são impulso provocativo para uma breve análise acerca das experiências de agência e autonomia no âmbito urbano da escravidão, a partir da presença dos negros minas nas ruas do Rio de Janeiro oitocentista. Ao

---

problematizar a ideia de liberdade por meio de uma análise política e econômica, compreendemos que ela permeia o controle e as relações no mundo do trabalho e atravessando, desse modo, as práticas laborais. A obra “Nada Além da Liberdade” (FONER, 1988) abre caminhos para a reflexão sobre os múltiplos significados de liberdade, a partir das diversas interpretações que se pode depreender sobre os trabalhadores negros e suas experiências de emancipação e autonomia dentro de um regime escravocrata. Esse autonomia e liberdade eram um ponto forte para os escravizados minas que compunham a realidade do labor cidadão carioca.

---

<sup>19</sup> Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=DGo7j2-dd\\_A&t=1021s](https://www.youtube.com/watch?v=DGo7j2-dd_A&t=1021s). Acesso em: 17 de janeiro de 2023.

Com base na experiência da escravidão norte-americana, Foner (1988) analisa os processos de construção e reorganização das esferas políticas e econômicas, sugerindo novos caminhos de análise acerca da agência negra nessas estruturas sociais. O autor reflete sobre regimes escravocratas que evidenciam e recuperam os movimentos de resistência entre arranjos diálogos e negociações dos cativos com a sociedade como também de embate e afronta. Em diálogo direto com as esferas públicas e privadas no meio urbano, cotidianamente, se negociava, lutava e construía caminhos de acesso ao um mundo livre, principalmente a nação mina que trazia de seu território natal as práticas mercantes. Muitos dos escravizados que foram trazidos para a cidade do Rio de Janeiro, diretamente da África ou através do tráfico interprovincial (especialmente Bahia), foram trabalhar no ganho. Em sua maioria, no comércio ou em atividades ligadas ao porto, no caso dos homens, e nas práticas mercantes na rua, como quitandeiras no caso das mulheres (ARANTES, 2010). Entre jangadeiros, quitandeiras, ambulantes, comerciantes, estivadores, entre outros ofícios, se constituía uma rede laboral pautada em práticas que se chocavam com o ideal de uma cidade civilizada e, em alguns momentos, se opunham ao projeto de modernização urbana planejado pelas metrópoles e elites. Dessa forma, a região portuária era alvo do interesse de grandes mudanças estruturais em nome do projeto de modernização urbana.

### **3.3 Região portuária oitocentista: mar, rua, labor e comensalidade negra**

A cidade do Rio de Janeiro tem na sua relação com mar e o porto a pulsão de vida urbana. Ela tem o DNA das cidades portuárias do mundo, que se fortaleciam a partir de seus interesses comerciais e das relações sociais (FREITAS, 2015). Teve sua expansão econômica, territorial e social garantida também devido a essa territorialidade costeira, se tornando maior entreposto comercial do mundo transatlântico. O Rio de Janeiro experienciou um processo de expansão e crescimento que se espalhou pela costa e penetrou o interior, garantindo a edificação de sua herança cosmopolita. Carregou consigo, ao longo de todo o século XIX, o status de cidade bem-sucedida na tarefa de ser um ponto de interseção mundial no hemisfério sul. O território litorâneo da cidade entre portos e cais era marcado pelo grande fluxo de pessoas e produtos, caracterizando uma região de intensa comercialização. Contando com forte presença de escravizados, tanto por parte do tráfico negreiro e dinâmicas de venda dos cativos, como também por negras e negros desempenhando diversos ofícios em meio ao sistema de ganho, as regiões costeiras da cidade, com destaque ao epicentro urbano carioca, eram marcadas por uma região de grande movimentação comercial a partir do labor dos cativos. Característico de regiões litorâneas, as áreas urbanas das cidades abarcavam a venda de alimentos oriundos de

diversas regiões, desde as lavouras do recôncavo da Guanabara até as áreas de produção alimentícia mais longínquas do centro urbano (BARRETO, 2012). O trânsito terrestre e fluvial era intenso e a venda de alimentos era um dos pontos altos daquele território. Havia um comércio vinculado à venda de pescado, gêneros da terra e outros itens alimentares que dominava aquela região. Isso retratava o elo direto entre a economia produtora de alimentos, a alimentação de subsistência da cidade e os processos de produção dos itens basilares da dieta dos cidadãos cariocas, com destaque para a mandioca e seu trânsito e relevância para a dieta urbana e para a economia (BEZZERA, 2011).

A forte atuação do setor de transporte era fundamental para a garantia das práticas comensais e comerciais, pois era o setor que permitia as conexões para o abastecimento urbano fruto do escoamento dos alimentos, como a produção da farinha de mandioca, pescado, entre outros gêneros da terra. Havia uma relação direta entre a cidade do Rio, especialmente o centro da cidade, e o recôncavo da Guanabara. O abastecimento fluvial dos comércios citadinos ocorria nas praças ou cais das marinas, nas docas e em pequenos portos existentes ali, principalmente depois da criação do mercado do peixe, em 1835, pela Câmara Municipal da Cidade, que era o epicentro mercante da época (BARRETO, 2012). A produção de alimentos que abastecia os centros urbanos era a principal atividade da economia do recôncavo e parte de seus desdobramentos só era possível com atuação dos barqueiros e jangadeiros que garantiam o abastecimento da cidade com um todo (BEZERRA, 2011). Ofícios vinculados às dinâmicas do cais eram por natureza intermediários e conectivos e dialogavam diretamente com outras modalidades da escravidão de ganho, como as quitandeiras e ambulantes, figuras cativas do cotidiano das ruas cariocas. Tanto as ruas como os mares possibilitavam a construção de redes de sociabilidade que garantiam o encontro e interação entre comunidades heterogêneas de diversas origens, que atravessam mundos laborais, sociais, econômicos e culturais distintos. A realidade carioca presenciava as práticas mercantes à beira mar desde início do século XVII, com destaque para comerciantes africanos, como negras quitandeiras e vendedores de peixe. (BARRETO, 2015). A conexão terra-mar tecia um diálogo que era fundamental para a sobrevivência diária da cidade. Os ofícios desempenhados pelos cativos ao ganho se completavam dentro de uma dinâmica maior, que garantia o sustento alimentar urbano. Pantoja (2004) correlaciona diretamente o abastecimento do tráfico atlântico com o ponto de comércio em Angola, por exemplo. Essa rede de abastecimento, segundo o autor, era tocada estritamente pelo gênero feminino, em que as quitandeiras, no mercar de insumos como farináceos, peixe seco, óleo de palma, dendê, entre outros insumos e artefatos de vestimentas e utensílios, construam suas redes e comércio. Realidade muito parecida a desse lado do atlântico, onde quitandeiras,

no cenário das ruas, garantiam o mercar em prol do acúmulo de pecúlio e outros planos e vivências que atravessavam a autonomia e as expectativas de liberdade.

Colocar em destaque as relações econômicas e laborais do território do porto e das ruas para compreensão comensal urbana, evidenciando o sistema de ganho nesses dois ambientes a partir da ação das quitadeiras, jangadeiros e vendedores ambulantes, é estabelecer diálogos com a realidade urbana oitocentista, que tinha nessa territorialidade a sustentação econômica, social e política de toda a cidade. Ou seja, para o pleno funcionamento da cidade, o porto e as ruas precisavam estar em um coeso e fluido diálogo. Isso se dava a partir da ação dos escravos de ganho. De pouco em pouco, Salvador, que teve seu apogeu como uma das principais cidades da América, cedeu espaço para o Rio de Janeiro, sendo que uma das principais razões para essa mudança estava diretamente vinculada ao processo e relevância do porto em diálogo com a economia, tanto de caráter internacional como local (BEZERRA, 2011). O Rio de Janeiro se tornou na virada do setecentos para o oitocentos um ponto de convergência de diversos mercados regionais e internacionais. Entre 1796 e 1811, o porto do Rio foi responsável por 38% das exportações e por 34% das importações, já Salvador foi responsável, respectivamente, por 27% e 26% (FARIAS; GOMES; SOARES; ARAUJO, 2006). Esses números ilustram como o Rio de Janeiro tornou-se um espaço mercantil importante no Império português, além de escancarar as transformações cidadinas que ocorreram nesse território, sobretudo aquelas relacionadas às necessidades primárias urbanas, frente ao crescimento demográfico. Nos últimos decênios do século XVIII, mais precisamente no ano de 1789, a capitania do Rio de Janeiro totalizava um número de 82.448 escravizados; já no ano de 1823, esse número saltou para aproximadamente 150.000 (FLORENTINO, 2010). Com todas essas mudanças, o cenário da Baía de Guanabara presenciava o aumento no número de embarcações de todos os tipos – sumacas, lanchas, canoas, bergantins – que tinham os mais variados destinos na colônia (ABREU, 2006), como também era atravessado pelo aumento das relações comerciais e laborais nos portos e cais.

Era nesse território que se garantia o abastecimento alimentar de toda a cidade, a partir da ação de escravizados vinculados aos ofícios dos portos e dos mares. O abastecimento da cidade do Rio de Janeiro provinha de freguesias, como: Itaboraí, Itaguaí, Magé, Jacutinga, Parati e Campos dos Goytacazes, que enviavam pequenas embarcações para a cidade, contendo, principalmente: arroz, milho, feijão, farinha e em alguns casos: madeira, tabuado e lenha (BEZERRA, 2011). Em 1778, o porto das Caxias possuía 14 barcos com mantimentos que seriam enviados ao Rio de Janeiro, e o porto da Estrela possuía 17 embarcações (BEZERRA, 2011). A cidade, centros urbanos como um todo, a partir de suas demandas rotineiras e

necessidades da população local, dependia muito mais do fornecimento de pequenas e médias propriedades, situadas nas periferias da cidade. O território do porto garantia uma gama de ofícios, principalmente ao ganho. Boa parte desses trabalhos serviam como fornecimento de matéria prima e insumos para outros ofícios que atuavam nas ruas da cidade. A partir dos portos, chegavam uma diversidade de alimentos, insumos, matéria primas que seriam mobilizadas por negros e negras no vasto universo laboral urbano. Logo, o território do porto dependia da ação dos cativos e vice-versa, sendo ao mesmo tempo meio e fim de diversas atividades de trabalho. Era o território onde negras mercavam a partir da venda de alimentos e refeição, como também era o espaço onde negras e negros compravam materiais e insumos para serem vendidos nas ruas da cidade. Era um território de trocas, não apenas comerciais, já que garantia o trânsito de pessoas, ideias, produtos, mercadorias, trocas culturais, políticas e econômicas. Era o mercado da vida e que garantia o sustento de tantas e outras vidas.

### **3.4 Negras de ganho: rua, quitanda, etnicidade e gênero**

Ao falar das negras de ganho inexoravelmente se adentra ao debate das relações sociais de trabalho urbano, além de abrir espaço para a discussão de gênero no campo da historiografia atlântica e no mundo do trabalho. As negras de ganho eram mulheres negras, africanas e crioulas, que ocupavam as ruas cariocas com seus produtos e pregões e disputavam os espaços públicos da cidade. Elas experienciavam um trânsito e mobilidade muito genuínos da escravidão urbana de contextos portuários. A presença dessas mulheres nas ruas, a partir do labor como negras de tabuleiro e quitandeiras, evocavam movimentos de liberdade, certa independência e mobilidade em meio a um regime escravocrata. Elas traziam uma possibilidade de circulação e autonomia como marco central na forma de experienciar a cidade em diálogo com a escravidão urbana e nos processos de abastecimento alimentar.

Mulheres negras, escravas, forras e livres aravam seus tabuleiros nas ruas de Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo e até mesmo Minas Gerais, vendendo produtos alimentícios e utilidades para o cotidiano dos habitantes. À primeira vista, já se diferenciavam das angolanas pela diversidade de trajes e adornos. Afinal, o fluxo de pessoas no Brasil colônia era de origem muito diversificada: vinha gente de todas as nações africanas. (PANTOJA, 2008, p. 1-3)

Essas mulheres tinham o seu ofício totalmente vinculado às dinâmicas de uma cidade atlântica a partir da liberdade de trânsito e circulação. Partindo de uma análise sobre escravidão urbana e gênero, a figura das negras mercantes entra em oposição a outras, como as mucamas e as amas de leite, essas duas últimas, ligadas a uma realidade doméstica e privada. Logo, a imagem das mucamas domésticas ficou associada na historiografia brasileira aos laços de submissão e de dependência com relação à autoridade patriarcal dos senhores, que as tornavam

hipoteticamente num prolongamento do grupo familiar. Esse cenário de privações e extremo controle sobre o dia a dia não era uma realidade para as negras que tinham seu labor conectado ao comércio e às ruas. Havia um predomínio de mulheres escravizadas no setor de serviços urbanos e no pequeno comércio ambulante. Nas ruas da cidade do Rio de Janeiro, principalmente nas redondezas do porto, essas mulheres garantiam a manutenção de práticas mercantes africanas. Os territórios como quitandas, mercados e feiras eram locais de trabalho das quitandeiras, e lá se estabeleciam dois tipos de venda: o comércio “estacionário”, em que ficavam em um lugar fixo, ocupando tendas, tabuleiros, cestas ou até mesmo no chão (FREITAS, 2015); e as vendas de caráter móvel, em meio aos próprios mercados, transitando nas ruas, no porto, carregando suas mercadorias junto ao corpo ou sobre as suas cabeças, fazendo uso de tabuleiro, castas e balaios para expor seus produtos.

Na diáspora, as quitandeiras e muitas negras ao ganho mantinham vivas as práticas mercantes do continente de origem. Logo, a onipresença feminina negra em ofícios vinculados à venda de alimentos foi uma prática africana transplantada na diáspora. A presença de escravizadas africanas nas vendas de alimento se intensificou devido ao baixo valor relativo das escravizadas no mercado de cativo, quando comparadas aos homens. Além do direcionamento da mão de obra masculina negra para setores liberais vinculados ao grosso na economia para a lavoura e a monocultura rural exportadora, e também para atividades cidadinas específicas, como estivadores, barqueiros e carregadores (DIAS, 1985). Porém, não eram todas as cativas que desempenhavam o ofício de quitandeira. Muitos dos ofícios urbanos estabeleciam relações diretas com especificidades étnicas das escravizadas. As pretas minas monopolizavam o comércio ambulante e o carregamento de mercadorias pela cidade (FARIA, 2012). Os escravizados das etnias Minas e Moçambique eram reconhecidos como os melhores mercadores ambulantes e estavam em maior número nos ofícios de mercar. O comércio promovido pelas quitandeiras impactou profundamente os processos de interiorização e de crescimento da cidade, atravessando a urbanização cidadina e garantindo a manutenção comercial e alimentar das freguesias e de regiões recém urbanizadas. As negras de tabuleiro na escravidão urbana desempenharam papel fundamental na manutenção da cidade, no abastecimento alimentar, e na possibilidade de autonomia e agência em lutas individuais e coletivas junto a organizações comunitárias dos escravizados. As mãos que alimentavam bocas e bolsos, nos movimentos de garantia de abastecimento de gêneros alimentícios, atuavam de forma direta e indireta no processo de crescimento urbano e participavam de diversos litígios em negociações e lutas nas tentativas de assegurar e fazer valer seus interesses e permanência no espaço público do comércio. Nesse sentido, é importante compreender as negras comerciantes enquanto grupo em

constante disputa pelo espaço urbano em nome de seus interesses (FREITAS, 2015). Essa necessidade vital que a cidade estabelecia com os serviços prestados pelas quitandeiras no meio urbano geram uma reflexão mais profunda sobre a relação entre o ofício das quitandeiras, os processos comensais e as dinâmicas urbanas de uma cidade atlântica escravocrata.

As funções desempenhadas pelas escravas de ganho no comércio varejista eram cruciais para a manutenção e a continuidade da ordem social urbana. Logo, mesmo sobre tentativas coercitivas em prol de uma ideia de projeto de modernidade aplicado à cidade, o próprio labor das negras quitandeiras possibilitava um certo resguardo de sua posição no meio urbano, colocando em xeque o modelo centro/periferia de segregação urbana, e construindo formas analíticas da realidade carioca oitocentista, que vão além das relações simplórias de exploração. No ganho de rua, com destaque do pequeno comércio, as mulheres negras, sobretudo as africanas de nação mina, predominavam no trabalho urbano, estando em maior número nas ruas e nos portos. Na condição de cativas, elas eram destinadas ao ganho pelos seus proprietários e tinham a obrigatoriedade de repassar aos seus donos parte do dinheiro resultante das vendas de seus produtos. Já na condição de libertas ou alforriadas, elas lutavam para garantir a vida cotidiana, o sustendo de suas famílias e irmandades.

O cotidiano dessas mulheres, fossem livres ou cativas, era atravessado por disputas do espaço público, luta pela permanência e direito do exercício de seu ofício nas ruas. O resultado material do trabalho dessas mulheres era atravessado por várias condicionantes: idade, saúde, habilidades pessoais, entre outros atravessamentos. As questões climáticas, por exemplo, podiam impactar diretamente nas vendas de um dia de trabalho. A partir da experiência de maior mobilidade e autonomia no cotidiano das escravas de ganho, elas podiam residir ou não com os senhores, sendo uma das maiores expressões de mobilidade e autonomia de negros em um meio urbano, principalmente dentro de um cenário de um expressivo contingente de negros que vivenciavam o dia a dia das ruas. A relação da tutela sobre onde residir pertencer ao negro era um dos maiores signos de autonomia e emancipação, mesmo em condições de cativo, havendo, assim, a possibilidade de “morar sobre si no Rio de Janeiro (SANTOS, 2007). O diálogo entre escravidão urbana, moradia, labor e sistema de ganho diz muito sobre a realidade cotidiana oitocentista, cuja diversidade do morar do escravizado traz à superfície as condicionantes que viabilizaram a manutenção da instituição escravista durante o conturbado período da formação do Estado nacional brasileiro, evidenciando as formações de vínculos de sociabilidade, solidariedade, afeto e organização.

A maior mobilidade escrava, característica dos grandes centros urbanos, permitiu que o alargamento da autonomia cativa também se expressasse por meio da atividade do

morar, criando a prática do escravo morar sobre si, prática na qual os escravos não habitavam a casa de seus senhores. (SANTOS, 2007. p.45)

Ou seja, a partir do ganho, negras podiam viver longe do senhor, limitando, com isso, o controle sobre elas. O ganho era uma das principais portas para a conquista da alforria. No contexto da realidade do ganho para as mulheres, as que já gozavam da condição de liberdade, estabeleciam uma relação com a saúde financeira de forma mais completa, pois o lucro de suas vendas e o fruto do seu trabalho eram exclusivos delas e o resultado de suas práticas mercantes cotidianas pertencia totalmente a elas. O retorno financeiro no ganho era variável e dependia da ocupação específica de cada negra, como também o lucro estava associado às oscilações de mercado. As negras libertas comercializavam produtos como hortaliças, verduras, peixes, frutas, comida pronta, fazendas e louças, constituindo o pequeno comércio urbano. Conseguiam, com isso, extrair o necessário para a sobrevivência e ainda alcançar alguma relevância financeira, havendo até mesmo certos ofícios no pequeno comércio, cuja margem de lucro era bastante generosa.

A etnicidade e as questões frente às relações de gênero eram decisivas nos ofícios ligados ao ganho, especialmente naqueles relacionados às práticas mercantes das quitandeiras. Isso tem sido um movimento importante, em resposta às formas gerais de se interpretar os escravizados pela historiografia, a exemplo da ideia de que negros e negras eram isentos do gênero e sexo (MACHADO, 2018). Machado (2018, p. 338) aponta “que homens e mulheres escravizados experienciavam o sistema a partir de lugares distintos, sendo submetidos a diferentes níveis de opressão”. Estendo a essas palavras não só diferentes tipos de opressão, como também distintas formas de construção de autonomia e experiências sociais. Logo, os estudos de gênero no campo da escravidão urbana nos ajudam a compreender o acesso a esse horizonte de expectativas de liberdade e autonomia.

As relações sociais nos sobrados e casebres urbanos, assim como as ruas, também têm muito a dizer sobre a experiência negra na cidade oitocentista. Havia uma multiplicidade de demandas exigidas pelas dinâmicas da rua, reproduzidas portas e janelas adentro das residências, assim como nas vias públicas, nas ruas e comércios urbanos cariocas. As tarefas domésticas, como a manutenção e cuidado da casa e da família, desde limpeza, lavagem das roupas, preparo das comidas e provimento de água eram um dos modos de acesso ao mundo do trabalho, numa realidade urbana escravizada, para pretas livres e libertas e, até mesmo, mulheres brancas empobrecidas. Esses ofícios voltados mais para o lar eram desempenhados, na maioria das vezes, por escravizadas crioulas e de outras nações africanas, com exceção das



negras minas, que, por sua vez, desempenhavam a maioria de seus ofícios no ambiente público, nas ruas, portos e outros cenários vinculados ao ambiente mercante, conforme já discutido.

O corpo de uma mulher negra em um regime escravocrata representava múltiplos significados. Era o corpo do labor, que nutria os seus filhos e os filhos alheios, um corpo que alimentava uma sociedade a partir de suas mãos e saberes, era um corpo capital humano que se tornava capital humano produtivo (MACHADO, 2018, p. 338). Um corpo que era atravessado por violências múltiplas, mas também era resistência, resiliência e signos de continuidade. A partir dos estudos de escravidão e gênero é possível começar a compreender como as mulheres negras constituíam caminhos de resistência e cuidado entre elas e suas comunidades, a partir dos saberes preservados na diáspora e desenvolvidos do outro lado do Atlântico. O corpo das mulheres negras detinha e passava para suas descendentes e contemporâneas saberes, tecnologias e estratégias de resistência, que de certa forma contribuíram para a construção de autotomia e liberdade para essas mulheres. Havia um controle das mulheres negras sobre seus corpos, como por exemplo do conhecimento e agência com tratamentos medicinais, com ervas, e da sabedoria para executarem partos, abortos, entre outras atividades que eram possíveis graças ao conhecimento dessas negras. Faziam uso de medicinas e saberes terapêuticos como estratégias contraceptivas, o uso de ervas, plantas, realizações de abortos e infanticídio, inviabilizando assim, o aumento do capital humano produtivo como ressalta Machado (2018). É apenas em 1869 que a legislação proíbe a separação entre mães e filhos escravizados. Essa é uma informação muito relevante para analisar certos comportamentos de negras com seus filhos ou com as crianças que essas deveriam amamentar enquanto amas de leite, dentro do contexto do aleitamento mercenário.

As identidades étnicas e as práticas culturais dos povos africanos, a partir da diáspora compulsória oriundas do tráfico negreiro e da escravidão atlântica, foram reconstruídas e renegociadas nas Américas. Dessa forma, as identidades étnicas na diáspora sofreram modificações e as classificações identitárias diretas, principalmente dos grupos de negros africanos que estavam em grande número nas cidades portuárias brasileiras, como os bantus e iorubas. Esses grupos sofreram transformações no trânsito atlântico da escravidão, que também impactavam decisivamente as experiências cotidianas das cidades atlânticas. Dessa forma, do mesmo jeito que havia uma reconstituição da identidade étnica dos negros que aportavam nos portos atlânticos, havia a reconfiguração das práticas culturais e mercantes africanas que se materializavam a partir da realidade de cada território, de acordo com o contexto específico no qual estavam inseridas. O passado era também caminho para se construir um futuro no contexto de cativo na diáspora. As identidades, vivências, saberes anteriores aos cativos serviam

para os escravizados como forma de sobrevivência e não eram subitamente excluídas de suas novas vidas desse lado do atlântico. Pelo contrário, novas camadas de compreensão e formas de reagir eram adicionadas e a memória constituía elo essencial entre passado e presente (GRAHAM, 2013, p. 28). Isso tudo retrata o processo de construção de identidades étnicas, a partir do encontro entre passado africano e presente colonial (FREITAS, 2015), pautado em uma forma de ser e estar na diáspora, que estava vinculada ao seu caráter organizacional, relacional e contrastivo (MATTOS, 1999, p. 677). A partir desse cenário, é compreensível que a prática da quitanda também tenha sofrido suas modificações no trânsito atlântico, pois no contexto da diáspora forçada dos africanos, houve a reformulação das práticas de mercar no território brasileiro.

Na diáspora transatlântica, a prática da “quitanda”, ou seja, a prática das vendas efetivadas pelas negras nos mercados e feiras, foi ressignificada, readaptada e transplantada à realidade diaspórica a partir das especificidades locais. O ato de mercar praticado no Rio de Janeiro era exercido com base nas referências africanas, mas em diálogo com um novo contexto de espaço\tempo. A quitanda não só garantia boa parte do sustento alimentar de todo o dia a dia da cidade e de seus habitantes, como também desempenhava um papel para o tráfico de escravizados que era necessário nas duas costas do atlântico, abastecendo os portos e os cais. As quitandeiras supriam tanto o mercado das nações africanas como também os habitantes da cidade (FREITAS, 2015). Desde a travessia transatlântica, os trâmites do mercado de cativos até o alimentar cotidiano atravessavam as mãos das quitandeiras. Isso se dava a partir da comercialização de produtos, que ia desde o farnel destinado aos escravizados embarcados para o Brasil, até as ruas da colônia e, posteriormente, corte do império brasileiro. As atividades estavam diretamente vinculadas não só ao funcionamento básico da cidade, como também estavam interligadas às principais atividades da economia local, por ocuparem a posição de importância no fornecimento alimentar citadino. É possível dizer que essas mulheres foram as primeiras “empreendedoras” da diáspora. Ressalvando o anacronismo no uso desse termo, busco enfatizar o caráter comercial no sentido das vendas desses produtos por essas negras. Foi a partir de seus negócios que construíram redes econômicas, sociais e políticas, além de estabelecerem comunicação de caráter continental. Na realidade, deste lado do oceano, as quitandeiras instalaram seus negócios e, a partir das referências das práticas mercantes de sua terra natal, adaptaram seus produtos de acordo com as ofertas e interesses locais e conquistaram o controle do comércio de retalho (SCHUMAHER, 2006).

As questões de etnicidade atravessavam o mundo do labor de forma categórica a designar o ofício de cada escravizado, mas também de forma sutil, principalmente a partir da

indumentária e vestimentas dessas negras. Os trajes eram realmente um ponto diferencial para as negras do ramo do comércio, com destaque para as minas, que utilizavam vestes e adereços vinculados à sua etnia, sendo uma forma de afirmação e manutenção de suas raízes, história e legado. Usavam turbantes, batas, saias, túnicas de cores e sempre os panos-da-costa que, se não soltos nos ombros, serviam para carregar seus filhos às costas (FARIAS, 2006; SCHUMAHE, 2007, p. 79). A manutenção de práticas e saberes africanos era cotidiano na ação das quitandeiras, uma vez que nas sociedades da costa ocidental africana eram as mulheres que cuidavam das atividades necessárias à alimentação da comunidade e essa realidade seguiu em diáspora através das mãos e da sapiência das mesmas mulheres.

Na maioria das cidades marítimas lusitanas, a presença do pequeno comércio urbano era fundamental para a sobrevivência local e as atividades comerciais exercidas por essas mulheres eram asseguradas por lei. Porém, com os processos e o projeto de modernização da cidade, a pressão para a regulamentação, institucionalização e burocratização sobre as negras ganhadeiras aumentou consideravelmente, principalmente em nome do Estado, que elaborava e aplicava leis e regras severas como forma de controle ao comércio de rua. Essas ações atingiam diretamente as quitandeiras e outros agentes negros que tinham a rua como sua principal fonte de sustento. Uma realidade com mais restrições e regras passou a fazer parte do cotidiano da cidade, a partir de leis de determinação e restrição da mobilidade e circulação das negras, como também delimitações das áreas de trabalho. Esse contexto é o exemplo na prática das disputas pelos espaços públicos urbanos. A resposta do Estado para as práticas de desobediência dessas regras impactava diretamente a vida das quitandeiras devido o confisco dos gêneros; de prisão, cuja permanência era de oito dias no início do século e passou para noventa; e das chicotadas em praça pública que de 50 subiram para 200 (FIGUEIREDO, 2012, p. 39). A realidade era que apesar de toda a relevância e dependência que as cidades atlânticas tinham do trabalho exercido pelas negras de ganho, ainda assim, era destinado a essa classe a tônica da repressão. Os órgãos oficiais regulavam e controlavam o pequeno comércio, fazendo com que o cotidiano dessas mulheres fosse assolado por medidas restritivas como taxas, impostos, estabelecimento de horários e lugares para comerciar, da fiscalização dos alimentos, da proibição do comércio de determinados gêneros, entre outras normas. Ou seja, era a materialização do projeto dito modernizador da cidade, mas que estava fundamentado pelo caráter racial das políticas higienistas (CHALHOUB, 1996).

### **3.5 As práticas mercantes e o comércio de rua sobre a ótica da cultura visual: o pequeno comércio de rua, o labor e a iconografia oitocentista**

Olhar para o cotidiano urbano oitocentista é escolher um dos vários caminhos analíticos para compreender a realidade da escravidão carioca. As quitandeiras, como outros ofícios mercantes ligados ao ganho, faziam parte da cena cotidiana do Rio de Janeiro e são mencionadas nos relatos dos viajantes que passaram pela cidade. Diversos trabalhos de escravos de ganho, que tinham os espaços públicos como cenário, marcaram presença nas pinturas que retratam o dia a dia das ruas do Império. O objetivo, aqui, é, a partir da cultura visual, colocar em relevo o universo do abastecimento alimentar em diálogo com as práticas e hábitos alimentares de negros e negras em meados do século XIX no Rio de Janeiro. A ênfase dada às práticas laborais das quitandeiras, dos vendedores ambulantes e dos jangadeiros é uma forma de aproximação dessa relação com o alimento e a comensalidade urbana. Mobilizo a iconografia como fonte para esta imersão investigativa. Como ponto norteador dessa visualidade evidencio as representações do cotidiano citadino carioca produzidas pelo olhar euronreferenciado de viajantes no Brasil na primeira metade do oitocentos.

Selecionei algumas telas de Debret para uma análise das representações de agentes negros, em sua maioria na condição de escravos de ganho, com foco nos processos de abastecimento e alimentação urbana. Coloco de lado grandes pretensões e busco, a priori, analisar as representações de pessoas negras que alimentavam bocas e bolos da cidade Atlântica mais importante das Américas, o Rio de Janeiro. O alimento como prisma analítico é a base que solidifica esta pesquisa e é a partir dele que serão tecidas conexões interpretativas entre o universo da história social, da escravidão atlântica, em diálogo com os estudos de cultura visual e do mundo do trabalho, com base em algumas iconografias. Partindo das abordagens iconográficas e iconológicas, em que o próprio tempo presente impacta diretamente nas formas de olhar as imagens produzidas no passado, busco analisar algumas obras de Debret e Chamberlain a fim de conhecer um pouco mais da realidade cotidiana oitocentista e o papel do alimento na vida dos cativos urbanos.

A figura das quitandeiras ganha destaque nesta análise a partir de algumas características que dialogam com as produções artísticas dos dois pintores e de suas interpretações acerca do labor dessas mulheres. A prática da quitanda na cidade do Rio de Janeiro ganhou destaque nas produções de ambos, e, partir delas, pode-se compreender de forma mais profunda a realidade mercante (FREITAS, 2015). Chamberlain compreendia que o termo quitandeira estava mais vinculado à prática de venda dessas negras, abrangendo não só a comercialização de itens alimentares, como também qualquer produto colocado à venda por essas mulheres. Já Debret

aplicava o termo quitadeiras à prática de venda exclusiva de itens alimentícios como frutas, legumes, comidas prontas, peixes entre outros. O angu ganhava destaque nesse comércio de rua no que se refere à venda de comidas prontas. O termo “quitanda” e a sua prática mercante eram presentes na realidade da escravidão atlântica e, no geral, estavam vinculados à venda de gêneros comestíveis diversos e à ação dessas mulheres no cotidiano da cidade.

A primeira referência da prática da quitanda no território carioca foi sinalizada já no século XVI, na Freguesia da Sé, situada no alto do Morro do Castelo e se tornou uma realidade característica das cidades atlânticas. Essas mulheres eram ponto fundamental para o funcionamento da cidade, principalmente no cenário dos portos e cais, que revendiam os produtos que chegavam de além-mar, como também contribuía diretamente com o mercado consumidor desses gêneros (LAMARÃO, 1991). Elas abasteciam diversos setores da sociedade, desde os traficantes e os senhores em busca de mão-de-obra negra, até os próprios escravos, irmãos e irmãs de pele escura das mulheres da quitanda (PANTOJA, 2015).

Não havia a possibilidade de falar sobre a atividade mercantil colonial e, principalmente, imperial sem atravessar a ação das quitadeiras, pois essas representavam massivamente e de forma ativa e constante o cenário econômico da cidade. Elas estavam diretamente articuladas com as dinâmicas da cidade e isso ocorria devido a crescente importância dos serviços prestados por elas para a satisfação das necessidades de alimentação nas regiões de maior atividade da capital como os largos, praças, portos etc. (FREITAS, 2015). Já no fim do oitocentos, a presença dessas mulheres seja no comércio estacionário ou ambulante já marcavam um quantitativo relevante frente à demografia total cidadina, sendo a atividade comercial mais expressiva da capital. Dos diversos ramos mercantis dentro da contagem oficial presentes na cidade, as barracas de quitadeiras e as vendas de quitadeiras eram onipresentes nos registros gerais da cidade em um total de 322 registros sem contar com o comércio informal no final do século XVIII. Já a segunda atividade mercante de maior número era ocupada pelas “tavernas” com cerca de 196 registros. Dentro desse ranking do universo mercante, o terceiro lugar era ocupado pela venda de itens de aviação como panos, sedas etc., que numericamente era a metade do total de quitadeiras, contabilizando cerca de 140 mercadores do ramo da fazenda e tecido (FREITAS, 2015). Esse era o cenário das ruas cariocas no final do século XVIII e nesse mesmo período já se iniciava um processo que seria muito mais intenso no século seguinte: recrudescimento do controle do comércio de rua, sobretudo das quitadeiras que eram maioria numérica, pela polícia e pelos fiscais da Câmara.

Algumas dessas realidades foram representadas nos trabalhos de Debret e Chamberlain. As aquarelas *Uma tarde na praça do palácio* (1826); *Loja de carne de porco* (1827); *Angu da quitandeira* (1826); *Negros vendedores de linguiça* (1826); *Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco* (1826) de Debret; e *Largo da Gloria* (1821) e *Market Stall* (1821) de Henry Chamberlain, são as telas selecionadas para compreender um pouco mais a realidade urbana carioca a partir da relação com o alimento. Para a análise dessas aquarelas, recorro ao debate lançado por Walter Benjamin (1987) em relação às noções fixas que envolvem as interpretações do passado e também do processo contínuo da história: “O passado só se deixa fixar, como imagem que relampeja irreversivelmente, quando é reconhecido” (1987, p. 224). Didi Huberman, dentro dessa mesma linha de raciocínio, nos traz as possibilidades, no campo visual, de uma construção da história em relação ao acesso aos fragmentos e aos vestígios do passado, a partir de reminiscências e construir conjuntamente tempos heterogêneos de fragmentos e vestígios do passado num processo de “desmontar a história” (2017, p. 147).

Os ofícios ligados ao ganho a partir das ações na rua são foco do interesse de vários artistas europeus oitocentistas, principalmente nos trabalhos dos pintores da Missão Francesa, que, a partir no ano de 1816, residiram no Brasil com a função de retratar o cotidiano do império a mando de D. João VI. Nas pinturas de Debret, por exemplo, o comércio e o trânsito de pessoas e mercadorias é retratado de forma intensa. A presença dos cativos de ganho nos ofícios com quitandeiras, vendedores ambulantes, curandeiros, entre outros ofícios é marcante. O francês retrata a cidade do Rio de Janeiro a partir do contexto urbano e evidencia detalhadamente o cotidiano da cidade, dando ênfase às experiências e possibilidades de interação da rua. Jean Debret foi contratado pela corte como o pintor oficial e retratista da família real. Porém, foram suas obras sobre o cotidiano das ruas que alcançaram maior sucesso e conhecimento do público, em um compilado de registros do cotidiano brasileiro do início do século XIX, publicado em 1831, em Paris, no livro *Viagem Histórica e Pitoresca ao Brasil*. A obra do autor se divide em três partes na qual o primeiro volume se dedica a retratar os indígenas e a natureza; o segundo retrata o cotidiano das ruas no império com enfoque na vida dos cativos negros; e o terceiro apresenta a corte e as elites do Império. Nas suas representações desse universo atlântico citadino existem elementos que permitem a análise para a compreensão mais ampla sobre as vivências dos escravizados em seus ofícios no sistema de escravidão de ganho. A rua, a partir das telas do pintor, se tornam *ator-palco*, catalisador das relações plurais de troca, poder, agência pelos processos de comercialização, abastecimento e consumo alimentar protagonizados por negros em condições de escravizados, livres ou libertos. Com base na análise da litografia de muitas obras do pintor é possível identificar a presença majoritariamente

feminina e negra do ofício da quitanda. Conforme já discutido, os recortes racial e de gênero são pontos fundamentais na compreensão do comércio de rua e são fortemente retratados nas pinturas do artista. A partir da iconografia de Debret é possível notar de forma contínua as transformações e permanências do ofício da quitanda no cenário da escravidão transatlântica e na realidade da diáspora africana no Brasil (FREITAS, 2015).

A aquarela *Os refrescos da tarde no Palácio* (1826) é um ótimo estímulo historiográfico e artístico para analisarmos o protagonismo de mulheres negras, cativas ou livre, africanas ou crioulas, nas ruas do centro urbano carioca. O quadro nos permite observar diversas tramas que constituíam a capital do império a partir das dinâmicas sociais da rua. Em uma breve análise iconográfica da aquarela, priorizando o alimento como chave interpretativa da agência negra, é possível acessar muitas informações. A cena se passa nos arredores da Praça XV, na região portuária, espaço de entrada e saída de mercadorias, pessoas, ideias e ponto de grande circulação e de intensa atividade mercante da cidade. É nessa região que a arte mercante entre escravos de ganho é utilizada em sua máxima potência. Um espaço de cruza e intensas dinâmicas econômicas. Meu olhar busca evidenciar os protagonismos das mulheres negras nessa aquarela. Essas, mercam seus quitutes com seus tabuleiros nos braços. Suas vestes têm destaque na pintura de Debret e essas mulheres, a partir do sistema de ganho, garantem o alimentar de todo um grupo masculino que se encontra, aparentemente, em um momento de lazer.



Figura 11: *Os refrescos da tarde no Largo do Palácio*; Autor: Jean-Baptiste Debret; Local de Conservação: Acervo dos Museus Castro Maya, Rio de Janeiro; Data: 1826; Gênero: Pintura; Material e Técnica: Aquarela sobre papel; Tamanho: 15,5 x 21,4.

## Segundo Debret:

Depois desse rápido olhar sobre a existência deliciosa do rico negociante brasileiro do Rio de Janeiro, encontramos na classe média – a mais numerosa, o pequeno capitalista, proprietário de um ou dois escravos negros trabalhadores, cujo produto diário, recolhido ao fim de cada semana, basta à sua existência. Satisfeito com essa fortuna, ou, melhor dizendo, a posse desse imóvel expressivo, adquirido por herança ou pelo fruto de suas economias, ocupa filosoficamente o resto da vida na monotonia dos seus passatempos habituais (...)

É, então em torno das quatro horas da tarde que se vêm os pequenos capitalistas chegarem de todas as ruas adjacentes ao largo do palácio, para sentarem nos parapeitos do cais, onde tem o costume de vir sentir a fresca até Ave Maria (das seis às sete horas da tarde). Em menos de meia hora todos os lugares estão tomados e, após as cortesias em uso entre essas boas vindas, cada um chama um vendedor de doce, menos para escolher uma guloseima do que para engolir, de um trago, a metade da água contida no pequeno vaso de barro (moringa) que o negro carrega à mão; remédio indispensável à sede ardente acesa pela digestão de um jantar apimentado segundo um antigo código da cozinha brasileira.

Entre esses numerosos consumidores, reduzidos às partes comuns, é fácil distinguir os mais necessitados, que além da economia, são impedidos até a avareza. Ardiloso por satisfazer a necessidade da sede, um bebedor malicioso chama de preferência um vendedor de aspecto tímido e, certo de confundir-lo depreciando sua mercadoria em tom extremamente duro, aproveita a confusão do negro para se apossar bruscamente da moringa e beber a água de graça. (...)

Os mais generosos, ao contrário, desdenhando essa tática recriminável, chamam uma vendedora negra, cujo o porte apropriado e trajes rebuscado revelam o desejo e os meios de agradar; galanteio que algumas empregam com mesuras para aumentar os ganhos da venda, explorando a boa vontade dos compradores.

(...) a conversação prologa-se alegremente e termina necessariamente pela compra de uma guloseima pelo preço de um vintém. (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007, p. 173)

Desta análise iconográfica, se abrem alguns questionamentos: quais alimentos são vendidos por essas mulheres? De onde vem os insumos e saberes para a produção desses alimentos? Há uma rede de apoio entre as quitandeiras? Quais nações e etnias estão vinculadas a esses ofícios? É um ofício realizado predominante por crioulas ou africanas? Esses questionamentos dialogam diretamente com o desdobramento deste capítulo, compreendendo que ofício da quitanda na realidade urbana carioca era desempenhado por negras minas e que suas vestimentas e indumentárias eram uma forma de marcar a sua etnicidade e afirmar a sua identidade em meio a tantos outros negros e negras que compunham o cenário público da cidade carioca. Essas questões me levaram a outras aquarelas e aos relatos do próprio pintor sobre as imagens que deram origem às telas. As pictografias feitas pelos artistas revelam a forte presença das quitandeiras no cotidiano urbano da cidade do Rio de Janeiro e como isso conduziu e definiu alguns aspectos e as características do comércio na capital do Império (SOARES, 2001).

O relato manuscrito de Debret nos traz informações carregadas de preconceitos sobre o mundo laboral negro. As divisões sociais da sociedade urbana carioca ficavam evidentes em espaços públicos como a praça retratada pelo pintor. Debret inicia seu relato sinalizando a



presença de uma classe média detentora de poucos cativos e totalmente dependente do pagamento do jornal desses negros e negras ao ganho. Esse relato faz alusão à realidade de grupo crescente de renda média com ofícios como negociantes, funcionários, lojistas, taverneiros, artificies e artesãos. Esses constituíam uma classe média excluída das elites, pois possuíam poucos cativos e por conta da desvantagem da posição social mais baixa, os escravizados desses senhores, possivelmente, tinham maior facilidade de obterem as suas cartas de alforria, sua liberdade. Sendo assim, muitos senhores que libertavam seus escravizados vinham de grupos de renda média da cidade e trabalhavam para negociantes, comerciantes, mestres, artesãos ou lojistas. Esses cativos exerciam ofícios como leitura e contabilidade, ferraria e metalurgia, venda e varejos e após a alforria tinham a possibilidade descrever a mesma ocupação e se sustentar já livres.

É possível também notar os costumes da vida carioca a partir dos programas feitos pelas classes médias e mais abastadas vindo a ocupar ao entardecer a região das praças e cais para socializarem. Muitas delas estavam atreladas às práticas comensais, como o relato da venda e consumo de água ardente e a comercialização de quitutes por um grupo específico de negras nas praças, caracterizado por Debret pela indumentária e vestimenta específicas, que se conecta com o perfil de negras minas na prática da quitanda. O acesso a determinado tipo de alimento também era um indicador social e signo de poder. Desde as classes menos abastadas buscando acessar o álcool a partir de caminhos de desvalorização do labor do escravizado, até os mecanismos de uma classe econômica mais elevada comprando doces e “galanteando” as negras minas na praça que prestavam um tipo de alimento mais sofisticado e destinavam a um tipo de público específico.

Ao falar dos estudos sobre alimentação, mundo do trabalho e escravidão atlântica, as correlações ainda são escassas principalmente no recorte da realidade urbana. Observa-se certa invisibilidade histórica, no campo da nutrição, quando se trata da alimentação dos escravizados e de sua relação com o processo de trabalho (ARAÚJO, 2010).

Compreendendo a necessidade do resgate das reinterpretção constantes dos fatos que marcaram essa trajetória e a realidade cativa no território transatlântico como algo mais conectado e fluido por todo o território americano e em diálogo com os continente africano e europeu. A partir disso pode-se compreender a alimentação como aspecto importante da saúde dos trabalhadores e, por conseguinte, construir subsídios que permitam uma maior reflexão acerca do tema, como também sinalizar continuidade e rupturas dessa práticas e saberes alimentos, compreendendo o alimento e as relações sociais, econômicas, afetivas, culturais através dele com basilar para a construção desse território que chamado de Rio de Janeiro,

Brasil, América, diáspora. Um dos pontos fundamentais na compreensão da importância da comensalidade negra na diáspora a partir dessa lógica sugerida acima são os alimentos que estão presentes na boca, nas quitandas e nos portos de forma onipresente por toda a experiência de escravidão atlântica, como o milho. Como dito anteriormente, os farináceos constituíam a base alimentar das cidades atlânticas por toda a América, com destaque para o consumo do milho e da mandioca que imperavam na cultura alimentar e era consumido de diversas formas a depender as tradições de cada território. Logo, o consumo do milho e seus diferentes usos eram parte da realidade comensal urbana e estavam presentes na retratação iconográfica do cotidiano da cidade. As primeiras retratações sobre os regimes alimentares destinados aos cativos na diáspora apontam para a realidade dos primeiros decênios do período colonial brasileiro, nos primeiros escritos como o *Tratado Descritivo do Brasil*, de Gabriel Soares (1584), que evidencia a importância e predominância do consumo de tubérculos e destaca a presença e potência do consumo do milho desde então (ARAUJO, 2010).

A primeira é sobre um tubérculo muito utilizado na ração dos moradores do Brasil, especialmente dos negros: da ilha de Cabo Verde e da de São Tomé foram à Bahia inhames que se plantaram na terra logo, onde se deram de maneira que pasmam os negros de Guiné, que são os que usam mais dele; e colhem inhames que não pode um negro fazer mais que tomar um às costas. Os dois trechos seguintes são sobre uma espécie de milho com ocorrência em todo o Brasil, denominado ubatim pelos índios: “milho de Guiné, que em Portugal chamam zaburro”. A propósito de sua utilidade disse o letrado: “plantam os portugueses este milho para manutenção dos cavalos e criação das galinhas e cabras, ovelhas e porcos; e aos negros de Guiné o dão por fruta, os quais o não querem por mantimento, sendo o melhor de sua terra”. Acerca das espécies de bananas existentes na América Portuguesa: “há outra casta que os índios chamam pacobamirim, que quer dizer pacoba pequena, que são do comprimento de um dedo, mas mais grossas; essas são tão doces como tâmaras, em tudo mui excelentes”. Sobre quem mais as tinham em boa conta como alimentação, disse o letrado: “os negros da Guiné são mais afeiçoados a estas bananas que às pacobas, e delas usam nas suas roças”. Nem tudo na América Portuguesa, no entanto, em relação à alimentação, era ‘tão doces como tâmaras, em tudo mui excelentes’... “os mantimentos, de que se sustentam os moradores do Brasil, brancos, índios e escravos de Guiné, são diversos, uns sumamente bons, e outros não tanto”. Na base alimentar dos moradores do Brasil, por ordem de importância, estava: a mandioca, o arroz e o milho. O último desses alimentos interessa-nos particularmente, pois, “é mantimento mui proveitoso para sustentação dos escravos de Guiné e Índios, porque se come assado e cozido e também em bolos, os quais são muito gostosos”. O Aquês, uma espécie de coco, era um outro mantimento comum na dieta alimentar dos habitantes do Brasil, com qual se “sustenta grande parte do gentio da terra e dos negros de Guiné”. Havia ainda que mencionar os caranguejos, outro alimento da terra, que se tornaram o verdadeiro “sustento dos pobres, que vivem nela e dos índios, naturais e escravos de Guiné”, como também a cana-de-açúcar, da qual se extrai um vinho “que para o gentio da terra e escravos de Guiné é maravilhoso” (Apud Araujo, 2010, p. 35)

Os primeiros registros portugueses ao relatarem o inhame estavam na verdade retratando o consumo da mandioca. Tanto nos relatos de Pero Vaz Caminha (1576) como os relatos de Gabriel Soares de Souza (1584) um se refere ao tubérculo como “A maneira de inhame de São Tomé” e o outro refere-se como “A raiz de feijões dos inhames” (CASCUDO, 1983). Desde os primeiros registros de exploração e colonialidade lusa sobre o território ameríndio, a mandioca

já era retratada pelos cronistas como alimento obrigatório, regular e indispensável aos nativos e europeus recém-chegados (CASCUDO, 1983) e logo depois essa cultura se estendeu aos negros. A mandioca era conhecida desde os primeiros momentos da colonização como pão da terra em sua legitimidade funcional, sendo saborosa, funcional e de digestão fácil e de caráter substancial. Esse alimento estava presente nos dois elementos inarredáveis da alimentação dos povos originais na forma de farinha e beijus (CASCUDO, 1983).

Esse alimento dominou o paladar português no cotidiano de seu uso se tornando item indispensável na dieta, ampliando numericamente as casas de farinha destinadas ao trato do alimento no processo de transformação do tubérculo em farináceo. Dentro desse contexto, ela foi levada para a orla dos postos do outro lado do Atlântico em África se tornando um item comum nas práticas alimentares dos cativos que já estavam em meio aos processos do tráfico negreiro no traslado rumo aos portos americanos. Logo, a mandioca passou a constituir a realidade alimentar dos cativos negros tanto na África como na América a partir do consumo de farinha de mandioca, beiju, mingau, pirão, entre outras possibilidades. Os navios buscavam os cativos na costa africana, em especial na costa da Guiné, iam carregados de fumo de rolo e mandioca a fim de alimentar seus cativos e na viagem de retorno aos portos deste lado do atlântico os negros e negras desde já começavam o contato com esse tubérculo. Junto à mandioca era ofertada a ração, denominada de carapetal, que tinha como base sacos de farinha de mandioca e o milho em suas variedades de forma de consumo. É desde esse momento que essa dupla, mandioca e milho, já ganham destaque na cultura alimentar dos negros na América. O milho tinha destaque, principalmente, na cultura alimentar da América central e no dorso ameríndio do pacífico (CASCUDO, 1983), já a mandioca reinava nos trópicos. Porém, os dois alimentos dialogavam intensamente na constituição da comensalidade negra e na realidade urbana carioca oitocentista, compondo massivamente o comércio alimentar citadino, compreendendo que a farinha foi o primeiro conduto alimentar brasileiro, garantindo um diálogo entre saberes, culinárias e práticas comensais de diversos territórios. O milho não assumia a onipresença como a mandioca na realidade alimentar brasileira, mas era sem dúvida um elemento do posto da indispensabilidade alimentar do Brasil, principalmente dos cativos. Tanto o milho como a mandioca eram alimentos que possibilitavam a produção de muitos outros pratos a partir deles, sendo ambos muito versáteis e indispensáveis às dinâmicas alimentares urbanas e rurais. A partir dos relatos de Gabriel Soares de Souza é possível compreender a dimensão que a cultura do milho e da mandioca ocupava nas práticas alimentares da população como um todo, com destaque para os escravizados. O milho e a mandioca eram fatores fundamentais para a alimentação negra e, devido a isso, estavam presentes no dia a dia das ruas.

Por esse motivo, eles e todas as suas possibilidades culinárias que compunham o pequeno comércio urbano, a fim de nutrir as demandas alimentares citadas, eram retratados nas aquarelas dos pintores europeus.

Entre os alimentos derivados da farinha, é possível destacar o tradicional e popular mingau e pirão, que ocupavam as ruas cariocas do oitocentos a partir da venda das negras quitandeiras. Essa iguaria de comer visguento marca os documentos históricos desde o século XVI e XVII, na nomenclatura de pirão que era uma forma de papão rala de farinha de mandioca, carimã milho, cevada, leite de gamo, gema de ovo, açúcar, entre outras possibilidades. O pirão era item basilar da alimentação brasileira, que na maioria das vezes era o de mandioca ou de milho. Este último era conhecido como angu e estava diuturnamente no “prato” dos cativos nas ruas, praças e portos do Rio de Janeiro. O consumo do angu nos espaços públicos cariocas está presente nos registros iconográficos de Debret.

Na aquarela *Angu da quitandeira* (1826), Debret retrata negras cozinheiras vendedoras de angu que se alocam nas praças, próximo aos mercados ou em suas quitandas.

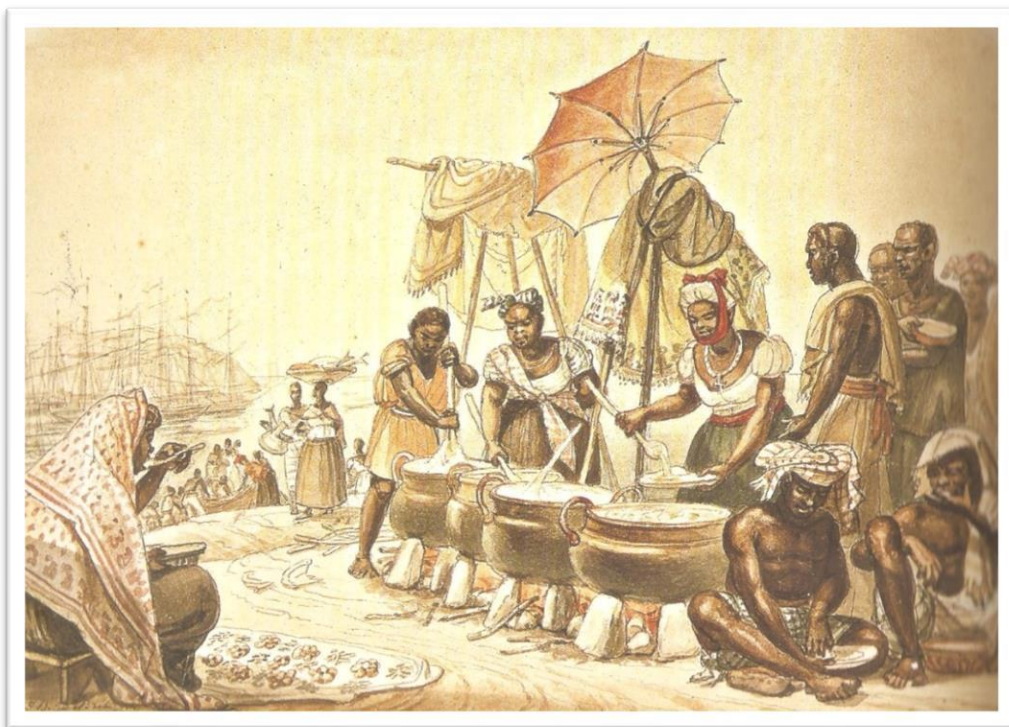


Figura 12: Angu da quitandeira, Debret, Rio de Janeiro, 1826.

#### Segundo Debret:

É ainda na classe das negras livres que se encontram as cozinheiras vendedoras de angu. (...) O angu, iguaria popular em todo o Brasil, e cujo nome genérico se dá até mesmo à farinha de mandioca diluído na água, quente, compõe-se, no seu mais alto grau de refinamento, de diferentes restos miúdos de carne de vaca, tais como coração, fígado, bofe, língua, moela e outras partes carnudas da cabeça, exceto o miolo. Tudo cortado em pequenos pedaços, aos quais se adicionam água, banha de porco, óleo de dendê, de

cor dourada e gostoso de manteiga fresca, quiabo, (...) folhas de nabo, pimentão verde e amarelo, salsa, cebola, louro, sálvia e tomate; tudo reduzido a consistência de um milho de boa liga.

As vendedoras de angu são encontradas nas praças, perto dos mercados, ou em suas quitandas, então guarnecidas de legumes e frutas.

Escolhi por cenário a praia mercado do peixe (Praia do Peixe): muito frequentado e ainda próximo da alfândega. Ao fundo, desponta a ilha da Cobras; e no plano cortado uma canoa de pescador puxada para terra e contendo um resto de peixe de qualidade inferior, serve de birosca improvisada aos negros da embarcação que, com sua lamentável mercadoria, abastece as negras, os consumidores econômicos e os vendeiros (tendeiros, que também vendem peixe frito).

São sete horas da manhã: hora da prova de fogo das vendedoras de angu (...). As duas negras vistas acampadas ao abrigo dos seus xales estendidos sobre varas servem, nesse momento, aquele de maior apetite, isto é, os negros da Alfandega.

Do outro lado, no mesmo plano, uma das vendedoras de tomate, habituais do mercado do peixe, de xale à cabeça e colher na mão, come mais decentemente, sentada sobre a sua pequena banquetta.

Quando as cozinheiras, aquela cujo o negro acaba de diluir a farinha de mandioca, parece ser da nação conga, a julgar por sua cabeça raspada(...), enquanto a outra, de origem mais destinta e de maior fortuna, ostenta o luxo de um turbante branco. (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007)

Nessa tela, a locação é a praia do peixe, próximo à alfandega, reafirmando a força da comensalidade negra em territórios públicos, principalmente em contexto como o cais. Nessa localidade, o ato de se alimentar e mercar se entrelaçavam cotidianamente, pois, a partir das práticas alimentares da população nessas regiões e ocorria a garantia da construção de uma autonomia negra feminina a partir da prática da quitanda na venda da iguaria. A relação do território com o ofício desempenhado pelas negras de ganho dizia muito sobre a realidade urbana carioca, compreendendo que nessa realidade litorânea e mercante a quitanda era primordial para a manutenção da vida nos portos, sobretudo na garantia do cotidiano dos trabalhadores que dependiam da região portuária, com destaque ao próprio tráfico negreiro. A quitanda era um elo de manutenção das duas pontas do comércio de cativos, sendo ponto de abastecimento alimentar não só para os escravizados, mas para todo o universo que experienciava a realidade portuária. Na imagem acima vemos duas negras com seus xales e tachos servindo a iguaria aos outros negros. Pelo relato do pintor, parece ser um horário de pico e de grade demanda para as quitandeiras. É possível compreender uma estratificação de funções entre os próprios negros a partir de suas vestimentas, indumentárias. Havendo assim uma grande possibilidade de as negras em destaque serem da nação mina. Junto às duas mulheres que comandam os caldeirões de angu, há uma terceira, com vestes mais simples, que Debret presumiu ser de uma outra nação. Esta está incumbida da função de mexer um dos tachos. Num plano mais ao fundo da imagem, conseguimos identificar outras negras mercantes com seus tabuleiros na cabeça e em último plano uma movimentação de pessoas à beira da praia desempenhando seus ofícios. É válido lembrar que em espaços portuários as demandas laborais

e o fluxo de pessoas eram bastante intensos, havendo assim um bom público para a venda de alimentos.

Pelo manuscrito de Debret sobre a sua tela *O angu da quitanda*, a comensalidade urbana é ponto central da obra. Ele descreve as relações comerciais e alimentares na região da praia do mercado do peixe, a partir dos ingredientes que compõem o prato de angu, além de relatar o procedimento de preparo e informar que a iguaria tem como elemento base o alimento que constitui o alicerce da dieta negra brasileira: a mandioca. Debret descreveu os acompanhamentos que compõem o prato e, a partir desse relato, podemos compreender o tipo de carne consumido pelos negros no cenário urbano. Debret descreveu o público que consumia o angu das negras cozinheiras, que eram os cativos que trabalhavam na Alfandega. Ou seja, o comércio estacionário proporcionado pelas negras cozinheiras de angu alimentava boa parte dos trabalhadores da própria região do porto e adjacências. O autor também descreve as divisões de trabalho entre as negras a partir de suas etnias, havendo uma hierarquização nos ofícios e em suas vestimentas. Os outros comércios presentes na região como vendedoras de tomate, entre outros itens, também consomem o angu.

O pintor Henry Chamberlain nas suas representações do cotidiano urbano carioca produziu o livro “Visitas e Costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro”, publicado no ano de 1820 em Londres. Nesse trabalho, o comércio de rua ganha bastante destaque entre as suas aquarelas. Entre suas litografias e manuscritos o cenário das ruas ganha voz e o universo mercante ganha cores e passa a ser cristalizado a partir de seu olhar. Chamberlain era primogênito do Sir Henry Chamberlain, cônsul geral e encarregado de negócios de Sua Majestade Britânica no Rio de Janeiro, de 1815 a 1829. O artista estava representando os interesses ingleses no Brasil durante esse período de estadia aqui. Tanto seu pai como ele eram reconhecidos e prestigiados, principalmente dentro do corpo diplomático, pela corte em especial pela figura de D. João e posteriormente D. Pedro I. A partir desse contexto familiar e de relações de sociabilidade, Henry Chamberlain desempenhou a função de registrar a vida da corte em suas produções pictóricas. Seu trabalho não se limitou apenas a realidade carioca, produzindo assim aquarelas e manuscritos da vida cotidiana dos territórios de São Paulo, Santos e Minas Gerais. O que mais chamava atenção de Henry, como também da maioria dos viajantes estrangeiros ao ancorarem nos portos cariocas e transitarem pelas ruas da cidade, era a presença massiva de negras e negros em condições cativa, livres ou libertos inteiramente integrados às demandas cidadinas, especialmente a partir de uma relação de exploração de seus ofícios na realidade urbana. Chamberlain mostra em suas obras a forte presença do sistema de ganho nas

relações laborais urbanas no Rio de Janeiro e as atividades das quitandeiras em diálogo com a rua são protagonistas de muitas telas.

Na aquarelas *Largo da Glória* (1820) e *Market Stall* (1820), essa representação da mulher comerciante é fortemente assinalada. Assim como Debret, Chamberlain também tecia comentários escritos sobre as cenas que via junto às aquarelas que pintava. A tela *A praça da Lapa* o pintor desvela muito sobre o cotidiano mercante. Segundo Chamberlain:

A praça da Lapa, cuja igreja e edifícios adjacentes se veem ao fundo, acha-se no caminho que vai à Glória, depois de passar pelos Jardins Públicos. Nesta praça é que é comemorada a festa do Espírito Santo. A barraca de mercado, aqui reproduzida é igual às que geralmente se encontram nas áreas abertas da cidade. Sua construção é muito simples, sendo armada de manhã e desarmada à noite. Estas barracas pertencem, em geral, a negras livres que negociam aves, verduras legumes e milho, e às vezes, também com pão e peixe frito. É o ponto de reunião dos negros indolentes e tagarelas, vendo-se aqui alguns destes entregues à sua inclinação natural de escutar conversa dos outros. Atrai a atenção de outra negra, que traz na cabeça para vender vinho e cachaça (espécie de rum ordinário, aguardente comum no país) num tabuleiro, de uma outra que vende milho, de um ajudante de barbeiro, esquecido de que o freguês do patrão o espera ansiosamente e até a dona de uma outra barraca, que a abandona por um instante, arrastada pela vontade irresistível de participar do mexerico.

(CHAMBERLAIN, 1943)



Figura 13: *A Market Stall in Vistas e Costumes do Rio de Janeiro* (1820). CHAMBERLAIN, Henry.

O relato colocava os negros que ocupavam a cidade a partir de um olhar de inferiorização e desvalorização. Dessa forma, africanos e crioulos eram interpretados como uma população afrodescendente marcada pelos traços da indolência, da algazarra, arruaça, estorvo, barulho, principalmente nas práticas relacionadas com comércio de rua. Colocava os negros e negras alinhados a um perfil comportamental lascivo, que corroborava com uma imagem de “bestialização” do negro que se opunha aos costumes polidos e “racionais” europeus e, conseqüentemente, ao projeto de civilidade que buscavam aplicar na cidade (FREITAS, 2015).

Na aquarela acima, as relações de raça, gênero e mundo do trabalho são saltam aos olhos. A partir dessa tela é possível constatar as relações de sociabilidade e construções coletivas negras nas ruas, a partir do comércio. Ele também relata as impressões negativas de que as aglomerações mercantes causavam à sociedade, e como os locais que havia uma população majoritária negra eram mal interpretados, além de analisados de maneira depreciativa. Mas eram, acima de tudo, espaços de construção e trocas entre os negros a partir de relações comerciais e sociais que se estabeleciam entre os próprios negros. Os processos de ruptura e continuidade das práticas mercantes na diáspora pelas mulheres negras minas nas ruas da cidade são percebidos nas produções de Chamberlain. Como também é possível notar itens fundamentais para a tentativa de constituição da dieta alimentar urbana, ao observarmos os itens pintados nas aquarelas que estavam sendo comercializados pelas negras, como por exemplo a presença dos peixes fritos na quitanda, que era a continuidade de uma prática mercante africana.





Figura 14: *Quadrado da glória ou Largo da Glória*. Água-forte e aquarela sobre papel-1821. São Paulo Pinacoteca do Estado de São Paulo. Henry Chamberlain (1796-1844).

Nessa segunda aquarela nomeada de *Largo da Gloria* (1821), Chamberlain traz os seguintes apontamentos:

Suponhamos que as diversas personagens representadas aqui se encontram numa parte do subúrbio chamado largo da Glória, um dos poucos logradouros públicos. [...] A negra, logo no primeiro plano, é uma quitandeira vendedora ambulante de uma porção de mercadorias, tais como chapéus, livros, bandejas, algodões, musselina, etc., etc., e a que tem uma pirâmide de cestas na cabeça vende milho e feijão. O homem no primeiro plano, à direita, traz um quadro pendurado ao pescoço, que contém sob o vidro uma pequena imagem [...]. A negra, ao lado, a quem procura convencer que prove a sua devoção e salve a sua alma, vende cana de açúcar e um licor de arroz, chamado Alhoá. A figura por detrás é um vendedor de esteiras usadas, vassouras, etc. (CHAMBERLAIN, 1943)

É possível ver a força do comércio de rua, onde quitandeiras e vendedores levam seus produtos sobre a cabeça de forma volante e altiva, desbravando as ruas e vielas da cidade a fim de vender seus itens. Nessa aquarela, as quitandeiras, em primeiro plano, junto a outros vendedores ambulantes, fazem suas relações comerciais no território do Largo da Gloria, como o próprio nome do quadro anuncia. Esse largo ficava situado na Freguesia São José, e era cenário certo para as práticas mercantes volantes de negras quitandeiras. É possível observar a variedade de produtos comercializados, desde a presença de milho e seus derivados, item básico na dieta negra urbana, como também a presença de feijão. Além disso, itens de armarinho e vestimentas eram comercializados.

### **3.6 Um recorte temático nas telas de Debret: análise focal do abastecimento, circulação e consumo do porco em diálogo com as dinâmicas e redes de dependências citadinas**

O Rio de Janeiro era dependente de abastecimentos externos. Karasch (2000) relata que negros e negras desempenhavam o papel de maior importância nos processos alimentares urbanos, sendo responsáveis pela produção, colheita e transporte de ida e volta dos produtos alimentícios das zonas suburbanas e rurais. Sobre isso, relembramos a afirmação de Graham: “Nenhuma cidade alimenta a si mesma” (2013, p. 19). É deste ganho que me atento a observar as cercanias da cidade e a relação direta com as práticas comensais negras. São nas produções periféricas ao redor do núcleo urbano que vinham os insumos de parte dos itens para o preparo das comidas. A agricultura e pecuária comercial são peças-chaves nessa análise, e estão em diálogo constante com as atividades de subsistência citadina.

Em um cenário de crescimento demográfico, insalubridade e deficiências sanitárias, a cidade do Rio de Janeiro vinha se tornando uma bomba patógena, com elevados índices de

contágio. A paisagem urbana, composta por águas estagnadas, currais, cemitérios, animais mortos insepultos, áreas de despejo de lixo e dejetos criavam uma atmosfera de grande risco para o contágio de inúmeras enfermidades, principalmente ligados aos cenários vinculados ao alimento e a saúde alimentar. Fábricas insalubres processavam mantimentos e produtos de animais contaminados. Junto a isso era comum a venda e consumo de animais em decomposição, ocasionando um índice elevado de doenças de origem gastrointestinais da população escravizada, como discutido neste trabalho. Estabelecimentos como matadouros, açougues e mercado de peixe marcavam o cotidiano alimentar da cidade e eram cenários perfeitos para altos índices de insalubridade e proliferação de doenças (KARASCH, 2000).

Os matadouros tinham ritmo de trabalho parecido com as fábricas de pequeno porte, abrigando cerca de dez a vinte escravizados que se dividiam entre as funções de matar os animais e transportar as carcaças para o açougue. A matança na década de 1840 era feita nas proximidades da praia de Santa Luzia, no centro do Rio. A carne era transportada na cabeça dos escravizados ou em carretas para os açougues da cidade. Essa relação entre um dos labores mais ativos da cidade, o transporte e a cargas, no caso em específico a cabeça do gado, com o alimento fica muito explícita quando Honner descreve o quadro de Debret: “se a carne crua pode ser desagradável aos olhos e quando o sangue escorre pelos seus corpos e mistura-se a transmissão fumegante, provocada por um peso pesado, um sol quente e um esforço extraordinário” (Apud KARASCH, 2000, p. 271). O labor do transporte das carnes dava a possibilidade aos açougueiros de adquirir uma renda a mais, pois muitas das vezes quando a carne malsã era jogada nas praias, os escravizados a catavam secretamente e vendiam a pobres e mulheres negras que tinham restaurantes (KARASCH, 2000, p. 271). Mesmo sendo poucos, existiam estabelecimentos dirigidos por homens negros, como por exemplo na rua de Santa Luzia, onde o dono negociava abertamente a carne estragada, conhecida como zumbi. Essa mesma realidade das vendas das sobras das carnes se reproduzia em outros cantos da cidade, como os espaços de abates de porco, em que os escravizados também transportavam as carcaças sobre as cabeças e ombros e vendiam aos açougues. Havia as “pretas tripeiras” que eram responsáveis por lavar o intestino e preparar as tripas dos animais abatidos (KARASCH, 2000). Esse preparo e comercialização ocorriam muitas das vezes nas próprias praias.

Dessa forma, entende-se que a vida da população negra no ambiente urbano carioca era marcada por uma cidade insalubre (KARASCH, 2000). A categoria alimentar, em específico sobre a comercialização e consumo de carne suína, dialoga, neste trabalho, diretamente com as estruturas da cidade e a qualidade de vida dos indivíduos. As condições de mobilidade urbana dos escravizados, suas condições de trabalho, moradia e modo de vida eram em grande parte

responsáveis por suas condições de saúde (PORTO, 2006). Os cenários que atravessavam o universo da produção, circulação e preparo para a venda dos suínos foram descritos por Debret como um dos locais mais insalubres da cidade. Estabelecimentos como matadouros, açougues, mercado do peixe são relatados e pintados pelo artista como espaços de grande movimentação, circulação, disputa e, principalmente, precários níveis sanitários. As telas *Loja de carne de porco*; *Negros vendedores de linguiça*; e *Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco*, dialogam entre si e transbordam informações sobre diferentes níveis comensais, estratificação social e elementos que constituem os hábitos alimentares no cotidiano. A partir de uma leitura iconológica dessas três telas, nos deparamos com informações que dão ênfase aos signos e significados dos elementos componentes da imagem.

A aquarela *Negros vendedores de linguiça*, de 1826, é composta por dois negros de pé, descalços, em um meio urbano. Um deles de calça clara, blusa xadrez, portando uma longa vareta em seus ombros, no qual transportava linguiças prontas para a venda. Já o outro negro, com calças de cor escura dobradas até a altura do joelho, de blusa listrada e chapéu carregava consigo tripas de porco em grande volume. Elemento importante para essa análise iconológica é a presença dos suínos na rua. Há uma leitoa amamentando os porquinhos à beirada da tela em primeiro plano, ao lado da dupla de negros. Mais ao fundo é possível ver mais outra porca também em processo de lactação com pelo menos três filhotes ao seu redor. Essa pintura, a partir de uma leitura iconográfica, nos permite especular alguns pontos importantes para a investigação comensal e comercial do campo alimentar citadino.



Figura 15: Negros vendedores de linguiça: aquarela sobre papel: 15,6 X21,5 cm; Debret, Rio de Janeiro, 1826.

Debret, ao falar sobre essa tela, evidencia as particularidades de países quentes como o Brasil e seu vínculo com o consumo de carne suína no cotidiano. Fala sobre o preparo desses comestíveis ser algo cotidiano nas cozinhas e mostra também a presença das casas de pasto, que desempenhavam a função de preparo da linguiça, que posteriormente seria vendida por um desses homens.

Segundo Debret:

Obrigatório no Brasil, como em todo os países quentes, para realçar o preparo dos comestíveis, é hábito diário nas cozinhas comuns e em toda casa de pasto (traiteurs) de linguiça, espécie de salsicha muito seca, sem gordura e muito apimentada, que se combinava com diferentes legumes e com carne de vaca para fazer caldo gordo. Dois negros (...), que supostamente, pertencem a um salsicheiro, um carrega suspensa em uma vara as linguiças prontas para a venda; enquanto o outro de volta ao matadouro de porcos, transporta para a casa de seu dono tripas preparadas para servir de invólucro às linguiças, muito parecida com aquelas da Itália, mas sem folha de louro picada. O lugar representa uma praça irregular na extremidade de um dos bairros do Rio de Janeiro. (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007)

No relato de Debret, é possível detectar a descrição do sistema de ganho dos cativos e a relação monetária com seus senhores, como também compreender mais a fundo as práticas alimentares e de cocção do cotidiano da população citadina. A relação da higiene e de manuseio das carnes e até mesmo dos animais que serão abatidos também podem ser percebidos na tela. O fato de os escravizados estarem descalços na imagem é um ponto que merece destaque, uma vez que estar na posse de um calçado era, muitas das vezes, um dos grandes signos de acesso à liberdade por um negro ou negra no contexto urbano.

Já na tela *Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco* (1827) temos a representação de três negros na rua, cada um levando um porco morto. O relato de Debret traz consigo certa indignação do pintor frente ao manuseio e a forma como as carnes eram cortadas, tratadas e armazenadas. Ele relata a necessidade de um alto nível de repugnância para conseguir consumir esse tipo de alimento por conta das más condições de armazenamento, traslado e venda. Descreve também que as carnes durante a noite eram violadas por roedores, que comiam a carne dos porcos nos balcões. Ambos estabelecimentos, açougues e matadouros, abrigavam elevados índices de insalubridade e eram reféns de uma fiscalização não muito criteriosa. É válido salientar que em todos esses estabelecimentos, o manuseio, o abastecimento e venda dos suínos funcionavam através do sistema de escravidão de ganho (KARASCH, 2000).



Figura 16: Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco. Debret. Rio de Janeiro, 1827.

#### Segundo Debret:

A maneira completamente selvagem empregada pelo negro vendedor para cortar um pedaço de carne é tolerada no Brasil. E para apreciar sem restrição essa arte culinária, é preciso superar a repugnância desse processo de corte.

Na cena carregadores a serviço do matadouro saem para abastecer o açougue, pode-se identificar um deles com a chave suspensa no focinho do porco com sendo um fecho a porta. Um outro portando um cesto de palha sobre o cesto abatido, que retém o instrumento que matou (...) Nesse tipo de comércio, os ratos, inquilinos e intruso, comem durante a noite no balcão e passam o dia de tocaia à espreita dos restos de carne que caem no chão. (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007)

Debret traz detalhes minuciosos da ação dos roedores nos matadouros e, assim, é possível ter a dimensão de como toda a população estava exposta a um vasto quadro de patologias e infecções alimentares. Câmara Cascudo também escreveu sobre o consumo de carne suína no Brasil. O porco doméstico acompanhou o colonizador ao solo das colônias americanas, onde em solo brasileiro, os portugueses conservaram sua ementa alimentar tradicional, mas ressignificada com os temperos e iguarias locais. Assim, o consumo de carne suína foi introduzido no território colonial e se manteve vivo ao longo do império em diálogo com inúmeras opções alimentares oriundas da caça e pesca brasileira (CASCUDO, 1983, p.567). Dar destaque ao consumo de carne suína para também abrir caminhos analíticos para as formas de cocção do alimento, ponto importante de debate ao se discutir comensalidade e dieta alimentar.

A carne suína era comumente ingerida de forma assada, que costumeiramente abria as refeições coloniais de todas as classes (CASCUDO, 1983, p. 567). Apresentava-se decorada e

vistosa para os abastados ou simples e nu para os pobres, com destaque aos negros em condição cativeira ou em liberdade. O autor destaca que povos originários e africanos conheciam os cozidos mais usuais, aplicando as técnicas das plantas e das raízes. Já o cozido luso, junto aos processos de cocção indígenas e africanos, foram criando na diáspora algo particular. Já assada, a carne do porco era tratada de outra forma e designada a outras classes da sociedade. Havia também o consumo ensopado e guisado.

Da tríade de aquarela destinada aos escravos de ganho no trato com a carne suína, a terceira pintura escolhida é *A Loja de Carne de Porco* (1827). Na tela, Debret faz uma comparação entre o Brasil e Itália em relação ao grande consumo de banha e carne de porco. Ele também nos informa da constante chegada de tropa de porcos, trazidos em grande parte das províncias de São Paulo ou do Sul do país, elencando os açougues como os estabelecimentos mais repugnantes de todos por conta dos odores, da forma de lidar com a banha e da sujeira.

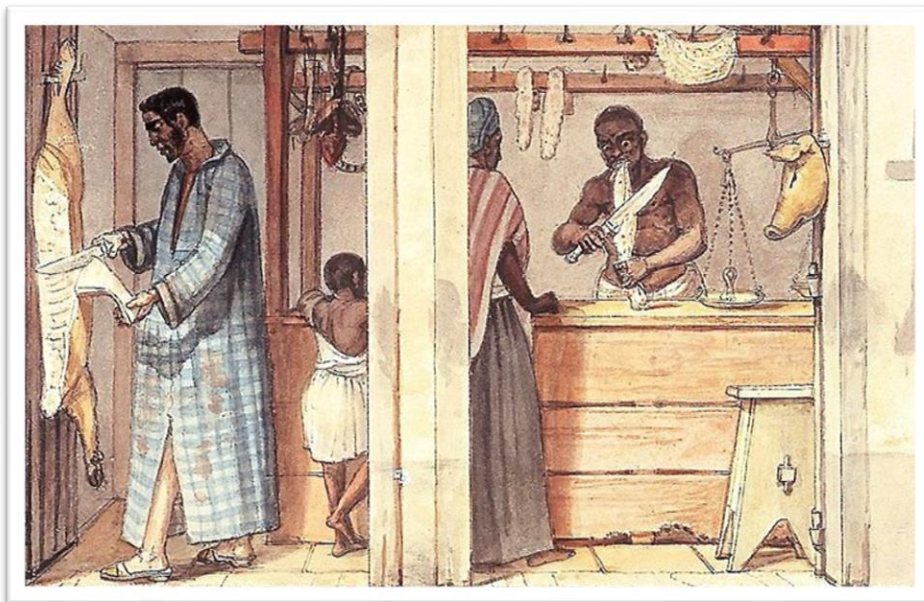


Figura 17: Loja de carne de porco, Debret, Rio de Janeiro, 1827.

### Segundo Debret:

No Brasil como na Itália há um grande consumo de banha de carne de porco. De forma que encontramos em vários bairros isolados da cidade do Rio de Janeiro matadouros de porcos. Mas uma determinação sanitária ordena que as provisões dos açougues sejam renovadas duas vezes por dia, a primeira às 8 horas da manhã e a segunda entre seis e sete horas da tarde.

Vemos chegara a cidade numerosas tropas de porco, trazido em grande parte da província de São Paulo, mas sobretudo da Comarca de Curitiba, distrito ainda mais favorável a alimentação desses animais, uma vez que suas vastas planícies são entrecortadas por florestas de pinheiros cujo as árvores gigantes dão cachos colossais compostos de pinhões de uma polegada e meia de circunferência cada um, fornecendo em abundância uma substância farinhenta que lembra tanto no gosto como no sabor a castanha (...)

De todas as lojas da capital a do açougueiro de porco é a mais repugnante, tanto pelo cheiro rançoso que exala, como pela banha espalhada por todo lugar, chegando a sujar o umbral da porta de entrada.

O açougueiro representado aqui veste-se como seus confrades, com um roupão de chitas calçando chinelos, corta um pedaço de toucinho que, em tiras vendidas separadamente, será a base da módica refeição de um cidadão de poucos recursos. Um negrinho moleque foi com certeza encarregado desse tipo de compra, mas a negra com uma mão apoiada no balcão fará a compra suntuosa de um pedaço de lombo de porco, regalo do cidadão mais rico (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007).

Na tela há o estabelecimento de duas portas com um balcão que se assemelha a madeira e sobre ele uma grande balança. Atrás desse balcão há um homem negro manuseando um facão, cortando algum pedaço de carne. Mais próximo ao teto há madeiras na horizontal e nelas penduradas indumentárias específicas de açougue. Há também um banco logo em uma das entradas da porta na parte interior do estabelecimento e pendurado um pouco mais acima deste banco há uma cabeça de porco. Do lado oposto a esse tem outro homem negro, trajando um roupão de chitas e calçando chinelos, elemento que identifico aqui com um signo de poder, uma vez que o tipo de vestimenta determinava as condições dos indivíduos na sociedade, isso também era válido aos cativos. Ele está cortando um porco que se encontra pendurado na sua frente. Há também a presença de uma mulher e de uma criança, ambas negras, que parecem estar comprando carne. É sabido que a venda de toucinho é bem forte e este é um elemento bem presente nas refeições de cidadãos de poucos recursos. A carne de porco era muito usada como componentes de variados pratos, além das partes menos valorizadas virarem integrantes de uma guaria muito consumida pelos menos abastados, o angu, que era comercializado pelas quitandeiras, logo cedo.

O relato de Debret nos informa questões fundamentais não só das dinâmicas do dia a dia, mas também da forma como esses estabelecimentos eram vistos pela sociedade. As lojas de carne de porco eram classificadas como um ambiente altamente insalubre, sendo eleito o pior tipo de estabelecimento comercial em níveis de higiene e odor, a ponto de haver banha de porco por todo o estabelecimento. Essa realidade dialoga com o cenário da tela *Negros saindo de um matadouro para levar aos açougues carne de porco (1826)*, no que diz respeito à possibilidade de circulação constante de roedores e transmissão de doenças. O pintor traz informações sobre as políticas públicas aplicadas a esse estabelecimento, a fim de apaziguar esse contexto de insalubridade e sujeira, dialogando diretamente com o projeto de modernização e urbanização da cidade.

Outra informação muito valiosa no campo da comensalidade negra dentro do relato de Debret é a seguinte: *O açougueiro representado aqui veste-se como seus confrades, com um roupão de chitas calçando chinelos, corta um pedaço de toucinho que, em tiras vendidas*

*separadamente, será a base da módica refeição de um cidadão de poucos recursos.* (Apud BANDEIRA; DO LAGO, 2007). Esse trecho confirma um dos itens basilares na dieta urbana dos negros e negras da cidade do Rio de Janeiro. Esse toucinho muitas das vezes compunha a refeição diária dos escravizados e libertos. Era complemento do angu ou do feijão consumido praticamente diuturnamente pelos mais desfavorecidos.

O processo de extração da banha e carne do porco, como percebemos na sequência das ilustrações, atravessa muitas mãos e etapas até chegarem ao ponto de serem comercializados como produto final para consumo ou como ingrediente para o preparo de inúmeros pratos como acompanhamento do angu, ofertado pelas quitandeiras nas praças, praias e ruas. Esse é um exemplo das redes de interdependência que modulam as práticas de labor no cotidiano das cidades atlânticas, sobretudo no que tangencia a alimentação e a comunidade urbana. Os alimentos eram produzidos, caçados, pescados, cultivados, armazenados, transportados, comercializados, ingeridos, metabolizados, descartados e dentro dessa cadeia de ações, desde o plantio até o descarte dos dejetos. Todas as funções eram atribuídas aos negros e negras em condições de cativos, livres e libertos a partir, na maioria das vezes, do sistema de escravos de ganho. Esta co-dependência é explícita nas aquarelas que retram o cotidiano da corte do império de forma que um ofício dava suporte ao outro e vice-versa, em uma grande engrenagem urbana inteiramente dependente da mão de obra e saberes dos negros e negras escravizados.

### **3.7 Os labores do porto e a relação com a comensalidade urbana**

Assim como as ruas, o cenário do mar e, principalmente, dos portos, tem suma importância para a vida das cidades atlânticas portuárias. Uma das maiores características de uma cidade como o Rio de Janeiro, Havana, Salvador, Recife era a fluidez nas relações comerciais, nas trocas e nas dinâmicas que a rua, o mar e os portos possibilitavam. O centro urbano da cidade, com destaque da região portuária da cidade do Rio de Janeiro, desde sua época colonial desempenhava uma importância regional significativa, e que no século XVIII começou a experimentar um grande desenvolvimento econômico. Com destaque das atividades vinculadas à mineração na região das Minas Gerais, o Rio de Janeiro passou a ser ponto basilar na rota de escoamento dos minerais e metais preciosos, substituindo o antigo caminho que atravessava a região paulista. Logo, a cidade do Rio de Janeiro se tornou um ponto de intercâmbio da região das minas de ouro de Minas Gerais, com destaque a Ouro Preto e Diamantina, com a metrópole Lusitana de Portugal. Os portos cariocas, desde esse momento passaram a ser visitados regularmente por navios portugueses, exportando ouro e diamante e importando produtos alimentícios, tecidos, miudezas e, principalmente, cativos. Esse cenário já



retratava um processo de maior intensificação das atividades portuárias e o aumento da necessidade de mão de obra negra. A relação da cidade com o ouro no setecentos também intensificou um processo de interiorização da cidade e as atividades comerciais fluviais, que através de vários rios oriundos das regiões de Magé, como o próprio rio Magé, Piedade, e o rio Iguaçu que desembocavam no fundos da baía de Guanabara, garantido essa conexão dos territórios mais remotos da cidade com o centro urbano em crescimento (LAMARÃO, 1991). O século XVIII também é protagonista da transferência da capital da colônia de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763, transformando-se no principal centro das decisões políticoadministrativas da colônia. No decorrer do segundo século do setecentos, o Rio de Janeiro já era o principal centro urbano da colônia e isso gerava, conseqüentemente, o crescimento das atividades portuárias da cidade, especialmente aquelas vinculadas às atividades de escoamento da produção de açúcar feito pelos cativos, através da baía de Guanabara. Havia assim um forte fluxo de transporte de mercadorias, pessoas e bens pelas vias aquáticas desde a época colonial que dependia de ofício ligado aos saberes náuticos desempenhados por cativos (LAMARÃO, 1991).

Ao falar das relações vinculadas ao alimento e à realidade urbana carioca, é necessário destacar a zona portuária, o fenômeno do aumento dos trapiches na paisagem litorânea carioca e o vínculo desse estabelecimento com o comércio e circulação dos gêneros alimentícios e, por conseguinte, a comensalidade urbana (LAMARÃO, 1991). Cabia a esses trapiches menos centrais, localizados nas praias de D. Manuel e na praia do Mercado, abrigarem as atividades comerciais e portuárias ligadas aos itens alimentares do cotidiano da cidade e voltados mais para o comércio e consumo local.

Depois da transferência da capital colonial de Salvador para o Rio de Janeiro, outro grande marco político da história da cidade e, conseqüentemente, da história do país foi a independência do Brasil no raiar do segundo decênio do século XIX. Mas nesse meio tempo as relações comerciais se fizeram cada vez mais intensas e a região portuária do Rio ganhava cada vez mais destaque e relevância no cenário local, nacional e internacional. Com a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, as limitações do pacto colonial perderam a serventia e a região do porto passou a ser protagonista de um intenso e crescente fluxo de trocas de diferentes naturezas. Os portos cariocas passaram a receber produtos de diferentes regiões, com destaque aos produtos ingleses, estreitando os laços com a coroa britânica a partir da assinatura dos tratados de Comércio, Navegação e Amizade (1810). Nas primeiras décadas do século XIX, o café se tornou o principal artigo de exportação do Brasil, garantindo assim uma maior demanda das atividades portuárias junto ao estreitamento das relações de comércio de produtos nesse

território, o que garantiu o redimensionamento do espaço onde se localizavam as atividades portuárias, que ultrapassou as limitações da região da orla entre a ponta do Calabouço (arsenal de guerra) e arsenal da Marinha (território das praias de D. Manuel, praia do Peixe e praia dos Mineiros), se estendendo até o litoral da prainha do Valongo e da Gamboa, alcançando o saco dos Alferes. Logo, nos primeiros anos do século XIX, a região da prainha era um dos principais entrepostos comerciais portuários destinados ao abastecimento alimentar, em função da crescente população da cidade, como gêneros agrícolas provenientes das ilhas da baía e do recôncavo da Guanabara, além do desembarque de açúcar, cal de marisco (material empregado nas áreas de obras e construção), como também as atividades vinculadas ao comércio de madeira (LAMARÃO, 1991).

Havia um contexto de intensa, constante e crescente atividade comercial e portuária. Os tratados de aliança e amizade e do tratado de comércio e navegação, até o ano da independência do Brasil em 1822, garantiram uma maior integração do Brasil no mercado mundial. O cotidiano da cidade do Rio passou a experimentar os impactos dessas mudanças, principalmente na realidade laboral do dia a dia do porto, havendo assim uma intensificação dos ofícios vinculados ao funcionamento e às atividades portuárias para com a cidade, com destaque àquelas vinculadas ao abastecimento alimentar, entre tantas outras demandas cidadinas. A abertura dos portos provocou um notável aumento no número de navios que atracavam nos portos cariocas. No ano de 1807, entraram na Baía de Guanabara um total de 778 navios dos quais apenas um era estrangeiro; já no ano de 1811, o total de embarcações já superava o montante de 5.000 navios “de todas as lotações e bandeiras de procedências (LAMARÃO, 1991).

Relembro a necessidade de nos atentarmos ao fato de que se há um aumento de trânsito no porto, há também um crescimento das necessidades de mão de obra dessa região, gerando mais demanda para os cativos no território portuário. Entre os anos de 1808 e 1816, a zona de urbanização da região portuária e arredores se intensificou e como exemplo disso cerca de mais de 600 casas foram construídas no perímetro urbano que tinha como epicentro a região do porto e as freguesias adjacentes (LAMARÃO, 1991). O porto do Rio cresceu, principalmente pela orla ao norte, indo em direção ao fundo da “garganta” da baía de Guanabara. Com a intensificação das relações comerciais da região portuária, internacionalização do comércio, além das obras de urbanização em nome do projeto de modernização da capital do império, muitas habitações desse território, principalmente na costa litorânea, entre casebres e pequenos comércios, passaram a ser transferidos para o interior da Freguesia de Santa Rita (nas partes mais úmidas da freguesia, próximas ao mangue). Esse território alvo de remoções residenciais

passou a abrigar atribuição de caráter mais comercial voltada a transações nacionais e internacionais do porto. Em pouco tempo, toda a Rua da Saúde passou a ser ocupada pelas precárias infraestruturas portuárias que se adaptavam à crescente demanda comercial, se alastrando a partir da Prainha, no sopé do Morro de São Bento (FONSECA, 2019). Dentro de toda essa realidade de transformações da região portuária, dois ofícios de ganho merecem destaque no universo laboral, a partir do foco da comensalidade e das dinâmicas urbanas na vida de cativos que atravessam o alimento: pesca e barqueiros.

O ofício da pesca tinha um relevante destaque na dinâmica da cidade e associação direta com a comensalidade urbana. Escravizados pescadores saíam com jangadas pela baía, e navegavam sem seus donos, gozando de uma experiência menos controlada (FONSECA, 2019). Já os cativos que trabalhavam em embarcações maiores, ficavam sobre o controle e vigia intensa de seus senhores ao longo das jornadas marítimas. Barqueiros, timoneiros, pescadores, canoeiros e marinheiros, todos esses escravizados eram vitais para o comércio que se fazia por mar entre as cidades costeiras e em torno da baía de Guanabara, em especial até a Praia Grande e ao longo da baía até o porto de Magé, porto de Inhomirim e porto das Estrelas. Este último de onde partiam tropas de mulas para Minas Gerais. Ou seja, escravizados marinheiros estavam presentes em muitas funções para o pleno funcionamento da cidade. Os escravizados associados às atividades fluviais procuravam por frutos do mar, mariscos, camarão, caranguejo, tartarugas, polvos, tubarões e peixes de muitos tipos. O ofício era feito na beira da praia com redes ou no mar com canoas em jangadas, havendo pesca na baía e em mar aberto, nas praias oceânicas, de onde traziam cargas de peixes em grandes volumes. Os baleeiros também merecem destaque, pois caçavam os mamíferos no atlântico sendo constituído por cativos que atuavam nas fábricas de processamento de óleo de baleia em Niterói. Havia também a prática de coletar muitos recursos naturais nas cercanias da cidade, como a concha para a produção de cal que era um ofício muito perigoso, devido a exposição excessiva a água, ocasionando diversas doenças. Havia também a busca e colheita por capim da angola, um tipo de erva que servia para forragem para os animais.

Os estivadores, em sua maioria, recebiam uma remuneração mais elevada e eram os que conseguiam alcançar suas alforrias com menos tempo de trabalho. Havia um grande fluxo de transporte de coisas e pessoas por terra e por mar, canoas, balsas, veleiros, pequenos botes e grandes barcos a vapor transitavam. Os ofícios vinculados ao porto, colocam esses homens como os grandes elos entre as etapas da economia produtora de alimentos, e da subsistência da cidade, além dos processos de exportação de itens fundamentais e indispensáveis da ementa alimentar urbana, como a farinha de mandioca. A produção de alimentos era a principal

atividade da economia do recôncavo e, parte de seus desdobramentos, só era possível com atuação dos barqueiros e jangadeiros que garantiam o abastecimento de toda a cidade.

Enquanto vendedoras ambulantes e donos de loja construíram uma comunidade que cobria a cidade inteira, laços horizontais cruzavam-se com laços verticais, multiplicando os contatos com um amplo segmento da população. Negociar em si já significava tecer redes de contato, mas os envolvidos no comércio de alimento não eram apenas criaturas econômicas. Mantinham uma grande variedade de vínculos com outros, apontando para muitas direções. Das conexões naturalmente desenvolviam sentimento de solidariedade para com alguns e hostilidades para com outros. (GRAHAM, 2013, p. 91)

Compreender a comensalidade urbana oitocentista também é colocar em destaque a importância que o porto e as relações que esse território tinha com os trânsitos alimentares a partir da ação dos negros. Jangadeiros, barqueiros, marujos, timoneiros e estivadores estavam diretamente vinculados aos processos comensais citadinos. O mar, o porto e as embarcações constituíam o cenário das relações sociais e redes de sociabilidades a partir do alimento em diálogo com a cidade. Marinheiros, mestres e operários de barco faziam a conexão direta entre os agricultores, das roças escravas, com os diversos vendedores da cidade. Criava-se assim uma relação de conexão e interdependência das demandas alimentares citadinas e processos de abastecimento marítimos. O espaço da baía, com ênfase no recorte do recôncavo fluminense, era rota de intercâmbio cultural, econômico e social e comensal.

A farinha de mandioca, principal elemento da dieta da cidade, constituía a maior parte das cargas dos alimentos no fluxo de abastecimento fluvial carioca. A produção da farinha era a atividade mais recorrente na economia do Rio e, conseqüentemente, isso ocasionou em um fluxo de abastecimento intenso e constante. Eram os escravizados que detinham os saberes de condução das navegações, das artimanhas dos mares, das tecnologias necessárias para o tráfego marítimo e aparatos náuticos para garantir a chegada do alimento aos portos e possibilitar as trocas para as práticas comensais.

Esses homens pertencem à uma numerosa classe de escravos adestrados nos mistérios de catraieiros e empregados no transporte de passageiros no interior da baía. Dão-lhe botes e canoas pelos quais ficam pessoalmente responsáveis; assumindo perante seus senhores a obrigação de pagar certa parcela diária depois de deduzida à quantia necessária de subsistência. (...) não trabalham apenas para ganhar a vida, mas, para escapar ao castigo que lhes era reservado caso não conseguisse entregar aos seus senhores a parcela estipulada (...) alugamos botes munidos de velas e remos conduzidos por dois negros que se dizia perfeitos conhecedores de todos os portos da baía. (KIDDER, 1972)

O trecho demonstra como se dava a circulação de saberes desse coletivo de indivíduos que dominavam o ofício das vendas e tráfegos marítimos. A partir do sistema de ganho, esses escravizados construíam formas de autonomia laboral. Escravizados, forros, livres se

responsabilizavam pelo frete de produtos e pessoas, garantindo assim a viabilidade da vida comercial citadina através dos mares e das redes de sociabilidade nos portos. Como já dissera um residente “eram eles que moviam tudo: caixas, fardos, pipas, barricas, móveis, materiais de construção”. Essa mesma sociedade permitia níveis de mobilidade social sem pôr em risco a legitimidade da estrutura colonial vigente. Richard Graham analisa essa possibilidade:

Como águas que fluíssem pelas fendas nos estratos da rocha calcária, sem provocar erosões visíveis em sua solidez, apenas criando sutil e gradualmente, novas camadas ou refazendo velhas. Escravos ganhavam a liberdade sem pôr em risco a instituição da escravidão. (GRAHAM, 2013, p. 45)

Negros livres, liberto cativos atravessavam o mundo do trabalho no contexto da escravidão urbana carioca em muitas frentes, garantido a continuidade orgânica da cidade e seu pleno funcionamento. Nas esferas sanitárias, alimentares, de lazer, planejamento urbano, obras públicas, saúde, abastecimento de produtos básicos, expansão urbana, limpeza da cidade, todas essas perspectivas dependiam das mãos negras cotidianamente. A venda de qualquer coisa de porta em porta era uma atividade constante dos escravizados de todas as idades e de ambos os sexos (KARASCH, 2000, p. 284).

Na venda nas ruas, a relação com a comensalidade era forte e cotidiana, escravizados em seu tempo livre, domingos e feriados vendiam alimentos e objetos que haviam confeccionado ou comprado. Alguns dividiam as atividades das vendas nas ruas com outros ofícios, outros tinham a venda nas ruas como sua fonte de renda exclusiva. Uma das mais importantes operações dos ambulantes era a venda de todos os tipos de alimentos, frescos ou preparados. Frutas, verduras, carne de gado, peixe e aves, junto de pães e doces eram carregados pelas ruas ou vendidos em pequenos mercados. O negócio da comida, com exceção das carnes e peixes, era predominado por mulheres, em grande maioria mulheres africanas e baianas. Elas também vendiam quitutes como guisados com azeite de dendê, peixe frio, carne seca grelhada, balas, doces e refrescos. Seu cotidiano era marcado por mascatear de porta em porta e venderem em restaurantes ao ar livre, montados nos mercados ou perto deles. O labor nas feiras também era constante, com a venda de frutas, legumes, verduras, grãos e farináceos, em que a maioria das barracas e pontos era de mulheres. Já a comercialização das proteínas animais era diversa e praticada por ofícios distintos que eram atravessados por fases diferentes. Para o consumo da carne suína era necessário desde negros responsáveis pelo traslado intermunicipal até o corte no açougue das cidade; para o consumo de frutos do mar, eram necessários outros ofícios atrelados às artes e saberes do mar. Para verduras, legumes, frutas, havia um outro ofício encarregado para esse tipo de alimento, como também havia um universo laboral particular das negras minas na venda de sua iguarias e quitutes, com destaque para a venda de alimento com

base de mandioca e milho. Mas uma coisa é certa: não haveria alimento disponível na cidade se não fosse a ação, os saberes e as práticas dos negros e negras urbanos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este trabalho teve por objetivo analisar a comensalidade e as práticas alimentares negras no Rio de Janeiro oitocentista, a partir da relação dos escravizados com o meio urbano carioca. O epicentro desta pesquisa foram as relações dos negros – livres, libertos e cativos – com o campo alimentar a partir das interações com a cidade e suas respectivas transformações na primeira metade do século XIX. Com um recorte temporal do ano de 1821 até 1850, a pesquisa buscou analisar a comensalidade, os processos de abastecimento, circulação e comercialização do alimento, colocando em destaque as questões demográficas, urbanísticas, sanitárias e laboral vivenciadas na área urbana carioca.

O alimento e sua interação com a cidade se tornaram prisma analítico da escravidão urbana a partir das vidas dos cativos. Busquei entender o que constituiu a comensalidade negra e como ela se moldou no cotidiano, principalmente nos espaços públicos, como a rua e os portos. Evidenciei as transformações demográficas e o crescimento populacional que a cidade viveu nas primeiras décadas do século XIX. Destaquei como a intensificação do tráfico transatlântico na realidade cotidiana e o aumento populacional citadino impactaram o campo alimentar carioca. Investiguei a demografia oitocentista para analisar as necessidades e práticas comensais urbanas com base no aumento exponencial da população, especialmente a escravizada. Junto às questões demográficas, debruicei sobre a realidade sanitária e de saúde pública carioca e seus impactos no campo alimentar. Refleti sobre o consumo, a produção e o abastecimento dos alimentos a partir dos riscos de contaminação alimentar atrelados aos cenários insalubres que compunham a cidade, além de desvelar sobre os altos riscos à saúde da

população. Em um território marcado pela proliferação de doenças, muitas delas ligadas ao consumo de alimentos deteriorados ou em má conservação, analisei o campo das doenças vinculados ao consumo de alimentos impróprios ao consumo, que era um costume para as classes mais pobres. Evidenciei os territórios e estabelecimentos insalubres da cidade e seus riscos à saúde alimentar.

Esteve, também, como foco deste trabalho, a reflexão sobre o mundo do trabalho na escravidão urbana, a partir do sistema de ganho em diálogo com o alimento. Nesse caso, foi dado ênfase aos processos de comensalidade urbana nas ruas da cidade a partir de determinados ofícios. Destaquei a sociabilidade que escravos ao ganho construíam entre si através dos trabalhos vinculados ao alimento, a partir da agência, mobilidade e autonomia que tinham pelas ruas. Os ofícios das quitandeiras, dos ambulantes comerciantes e dos jangadeiros ganharam destaque para analisar a realidade laboral urbana em diálogo com o alimento.

O alimento e a comensalidades foram um elo de conexão entre as pessoas negras no Rio de Janeiro oitocentista a partir do caráter aglutinador, de sociabilidade, coletividade e hospitalidade da comida na vida cotidiana negra. Nessa perspectiva, foi analisada a importância dos espaços públicos como ruas, praças e portos, além dos espaços privados como os quintais e casas de *Zungus*, para a garantia da sociabilidade entre os negros e negras. O projeto de modernização da cidade, inspirado nos moldes de centros urbanos europeus, também foi abordado nesta pesquisa a partir dos impactos na vida cotidiana da população negra carioca. Destaquei como esse projeto, responsável pela alteração da estrutura urbanística da cidade, impactou o campo alimentar.

Para analisar as práticas alimentares e comensais no Rio de Janeiro oitocentista busquei olhar para o alimento e a sua interação com a vida cotidiana da população negra carioca, colocando como foco do meu interesse a importância, ação e protagonismo da população negra no campo alimentar e nas dinâmicas urbanas. Busquei refletir a cidade, o espaço das ruas e do porto, suas respectivas demandas, transformações e limitações em diálogo com o universo do trabalho e das ações coletivas e individuais dos escravizados. Isso leva ao argumento central deste trabalho. São as mãos, os bolos e a expertise negra que garantiam a continuidade e manutenção do campo alimentar carioca. As mesmas pessoas que alimentavam a cidade como um todo tinham, a partir do alimento, caminho para garantir a sua autonomia e acesso a sua alimentação do corpo físico, social, afetivo e espiritual.

Toda esta investigação teve como ponto de partida o interesse de compreender a importância do alimento e do espaço das ruas para a vida dos negros em meio ao cenário da escravidão urbana. Compreendendo que nenhuma estrutura cidadina se alimentava sozinha,

quem garantia o funcionamento das cidades ao longo da primeira metade do século XIX eram pessoas negras a partir de seus trabalhos, sapiência e expertise. A comensalidade negra era um caminho de manutenção de vida da cidade e garantia de resistência e sociabilidade entre os negros. Um dos intuitos deste trabalho foi mostrar a importância das vidas que estavam por trás dos alimentos e garantiam a alimentação de uma cidade inteira, para destacar a agência e os protagonismos negros na realidade urbana carioca.

## **BIBLIOGRAFIA**

ABREU, Maurício de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006. 155.

ACHINTE, Adolfo Albán. “Comida y Colonialidad. Tensiones entre el proyecto hegemónico moderno y las memorias del paladar.” *Calle14: revista de investigación en el campo del arte* 4.5 (2010): 10-23.

ALVES, Thompson Climaco; NETO, Antônio Bispo. Ferreiros, “escravos operários” e metalúrgicos: trabalhadores negros e a metalurgia na cidade do Rio de Janeiro e na microrregião Sul Fluminense (Século XIX e XX). *Revista Cantareira*, n. 34, 2021.

ARANTES, Érika Bastos. *O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. 2010. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ.

ARAUJO, Carlos Eduardo Moreira; *Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. Alameda, 2006.

ARAÚJO, Maria da Purificação Nazaré; COSTA-SOUZA, Jamacy; TRAD, Leny Alves Bomfim. A alimentação do trabalhador no Brasil: um resgate da produção científica nacional. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v. 17, p. 975-992, 2010.

ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800-1808)*. Bauru: Edusc, 2008.

AZEVEDO, Célia MM; NEGRA, Onda; BRANCO, Medo. *o negro no imaginário das elites—século XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

BANDEIRA, Júlio; DO LAGO, Pedro Corrêa. *Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831*. Capivara, 2007.



BARRETO, Priscila Risi Pereira. Imagem, arte e pathosformel em Aby Warburg. Revista Hydra: Revista Discente de História da UNIFESP, v. 3, n. 6, p. 83-113, 2019.

BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. 1992.p.35

BENJAMIN, Walter et al. Sobre o conceito de história. Magia e técnica, arte e política, v. 7, p. 222-232,1994.

BEZERRA, Nielson Rosa. Escravidão, farinha e comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro,século XIX. APPH-CLIO, 2011.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista; SOUZA, Laura de Mello. A cidade e o império: o Rio de Janeiro na dinâmica colonial portuguesa (séculos XVII e XVIII). 1997.

BONOMO, Juliana Resende. "O tabuleiro afro-brasileiro: o abastecimento alimentar e a resistência das quitadeiras negras no Brasil do século XVIII." Anais eletrônicos do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP (2014).

BOUTAUD, J. J. (2010). Comensalidade: Compartilhar a mesa. In: Montandon, A. O livro da Hospitalidade: Acolhida do estrangeiro na história e nas culturas. São Paulo: SENAC, p.12141250.

BRANCO, Guilherme Castelo. Michel Foucault-Filosofia e biopolítica. Autêntica Editora, 2020.Brasil escravista do século XIX. Alameda, 2006.

BRILLAT-SAVARIN, Jean-Anthelme. A fisiologia do gosto. Companhia das Letras, 2019.

CANDIDO, A. 1987. Os parceiros do Rio Bonito. São Paulo, Livraria Duas Cidades, 284.

CARVALHO, Marcus JM de. "Cidades escravistas." Dicionário da escravidão e liberdade 50 (2018): 156-162.

CASCUDO, Luís da Câmara. História da alimentação no Brasil. In: História da alimentação no Brasil. 2011. p. 954.

CHAMBERLAIN, Henry; DE MORAES, Rubens Borba. **Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820.** 1943.

COSTA, Edite. O Comércio das Carnes Verdes e a Transformação Sócioeconômica de Santa Cruz com a Construção do Matadouro Industrial. Anais do XVII Encontro de História da Anpuh-Rio. UFRJ, 2016.

DEMETRA: Alimentação, Nutrição & Saúde, v. 10, n. 3, p. 507-522, 2015.

DIAS, Maria Odila da Silva. Nas fimbrias da escravidão urbana: negras de tabuleiro e de ganho. Estudos Econômicos (São Paulo), v. 15, n. Especial, p. 89-109, 1985.

PIMENTEL, Maria do Rosário. Aspectos do cotidiano no transporte de escravos no século XVII: do sertão africano à costa americana. *Estudos Ibero-americanos*, v. 25, n. 2, p. 7-18, 1999.

ELTI, David. A diáspora dos falantes iorubás, 1650-1865: dimensões e implicações. A diáspora iorubá no mundo atlântico, p. 17-39, 2004. 66

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON, David. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.

ENGEL, M. Meretrizes e doutores. Saber médico e prostituição no Rio de Janeiro (1840-1890). São Paulo: Brasiliense, 1989.

ENGELS, Friedrich. Ludwig Feuerbach e o fim da filosofia clássica alemã. *Germinal: marxismo e educação em debate*, v. 4, n. 2, p. 131-166, 2012.

FARIA, Sheila de Castro. Sinhas pretas, damas mercadoras: As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João del Rei (1700-1850). Tese de professor titular defendida junto ao Departamento de História da UFF, Niterói, 2004.

FARIAS, J. B., GOMES, Flávio S. e SOARES, Carlos Eugênio L. No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005, p. 105 -148.

FARIAS, Juliana B.. “Assumano Mina Brasil: personagens e Áfricas ocultas, 1892-1927”. In: Farias, J. B.; Gomes, Flávio dos S. SOARES, Carlos E. L. No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005, p. 265-291.

FARIAS, Juliana Barreto. “No governo das minas: vivências e disputas conjugais entre africanos ocidentais no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista de História Comparada (UFRJ)*, v. 7, p. 5-46, 2013.

FARIAS, Juliana Barreto. Mercados Minas: Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890). Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio, 2015.

FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio S. “Descobrimos mapas dos minas: trabalho urbano, alforrias e identidades, 1800-1915”. In:

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Mariza Carvalho. De gbe a iorubá: os pretos minas no rio de janeiro, séculos XVIII–XX. *África [s]-Revista do Programa de Pós-Graduação em Estudos Africanos e Representações da África*, v. 4, n. 8, p. 46-62, 2017.

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Mariza Carvalho. De gbe a iorubá: os pretos minas no rio de janeiro, séculos xviii–xx. *África [s]-Revista do Programa de Pós-Graduação em Estudos Africanos e Representações da África*, v. 4, n. 8, p. 46-62, 2017.

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Mariza Carvalho. De gbe a iorubá: os pretos minas no rio de Janeiro, séculos xviii–xx. *África [s]-Revista do Programa de Pós-Graduação em Estudos Africanos e Representações da África*, v. 4, n. 8, p. 46-62, 2017.

FERNANDES, A. T. (1997). Ritualização da Comensalidade. Revista Faculdade de Letras do Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 1995. Separata da Revista da Faculdade de Letras. **Sociologia, Porto, I Série**, v. 7, 1997.

FIGUEIREDO, Luciano. O avesso da memória: cotidiano e trabalho da mulher em Minas Gerais no século XVIII. Rio de Janeiro, José Olympio, 1993.

FLORENTINO, Manolo. Alforrias e etnicidade no Rio de Janeiro oitocentista: notas de pesquisa. Topoi, vol.3 n.5, July/Dec. P. 09 – 40, 2002.

FOGEL, Robert W. et al. Mudanças seculares na estatura e nutrição americana e britânica. The Journal of interdisciplinary history, v. 14, n. 2, pág. 445-481, 1983.

FONER, Eric. Nada Além da Liberdade. A Emancipação e seu Legado. Tradução de Luiz Paulo Rouanet. Apresentação de John M. Monteiro. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 183.

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX: aspectos demográficos e sociais. Almanack, p. 166-204, 2019.

FRAGOSO, João. A Economia do bem comum e a formação da elite senhorial do Rio de Janeiro no Império Português (século XVI e XVII). Dimensões, n. 13, 2001.

FRANCISCO, Gilberto da Silva; SARIAN, Haiganuch; CERQUEIRA, Fábio Vergara. Retomando a Arqueologia da Imagem: entre iconografia clássica e cultura material. Revista Brasileira de História, v. 40, p. 141-165, 2020.

FREITAS, Benedicto. Santa Cruz. Fazenda jesuítica, real e imperial. Rio de Janeiro: Asa Artes Gráficas Ltda. 1985. 3v.

FREITAS, Fernando Vieira de. Das kitandas de Luanda aos tabuleiros da terra de São Sebastião: conflitos em torno do comércio das quitadeiras negras no Rio de Janeiro do século XIX. 2015. Tese de Doutorado. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ.

FREYRE, Gilberto. Casa Grande e Senzala. Rio, Schmidt Editor, 1936 & MATTA, Roberto da. Carnavais, malandros e herdis: para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio, Zahar, 1979. P.67

FURTADO, Júnia Ferreira. Homens de Negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas. São Paulo: Editora Hucitec, 1999.

GENOVESE, Eugene D.; FOX-GENOVESE, Elizabeth. As economias escravistas em perspectiva política. The Journal of American History, v. 66, n. 1, pág. 7-23, 1979.

GOMES, Flávio. The Atlantic demographics of Africans in Rio de Janeiro in the seventeenth, eighteenth, and nineteenth centuries: some patterns based on parish registers. História, Ciências, Saúde-Manguinhos, v. 19, p. 81-106, 2012.

GERSON, Brasil. História das Ruas do Rio. 5a ed. Rio de Janeiro: Lacerda Editores. 2000.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos E. Líbano. “‘Com o Pé sobre um vulcão’: Africanos Minas, Identidades e a Repressão Antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840). *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 23, n. 2, p. 335 - 378, 2001.

GOULART, Mauricio. *Escravidão africana no Brasil (das origens à extinção do tráfico)*. Editora Alfa-Ômega, 1975, pp.153,217.

GRACÍA LJ. *Una historia comestible: homínidos, cocina, cultura y ecología*. Gijón: Trea SL; 2013. 270

GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860)*. Editora Companhia das Letras, 2013.

GUEDES, Aline Soares; BASTOS, Sênia Regina. *Comensalidade e tradições culturais nas comunidades quilombolas*.

GUZMÁN, Ramiro Alberto Flores *A alimentação da população escrava nos Estados Unidos, no Caribe e no Brasil: algumas observações sobre o estado da arte*. *América Latina en la historia económica*, v. 20, n. 2, pág. 5-35, 2013.

HOLLOWAY, Thomas. *Prefácio: Haddock Lobo e o recenseamento do Rio de Janeiro de 1849*. São Paulo: *Boletim De História Demográfica*, n. 50, 2008.

HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831*. 2008.

INIKORI, J.E. (ed.). *Forced Migration: the Impact of the Export Slave Trade on African Societies*. London, Hutchinson, 1982.

KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. In: **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. 2000. p. 643-643.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Compreendendo notícias históricas e geográficas do império e das diversas províncias*. 1972.

KIPLE, Kenneth Franklin, *Blacks in Colonial Cuba, 1774-1899*, Gainesville, University of Florida Press, 1976. Lévi-Strauss, C. *O cru e o cozido*. *Mitológicas*. Vol. 1. São Paulo: Cosac & Naify. 2004.

KLEIN, Hebert, SCHWARCZ, Lilia Moritz; GOMES, Flávio dos Santos (Ed.). (Ed.). *Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos*. Editora Companhia das Letras, 2018, p.185.

KLEIN, Herbert S. *A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil*. *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 17, n. 2, p. 129-149, 1987.

LAMARÃO, Sérgio. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991.

LAW, Robin Law, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave Trade on na African Society*. Oxford,1991.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Domcumetação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

LEVY, Maria Barbara e LINHARES, Maria Yeda. Aspectos da História demográfica e social do Rio de Janeiro (1808-1889), p.134. *L’Historie Quantitative du Brasil de 1800 a 1930: CNRS* 1973.

LIMA, Romilda Souza; NETO, José Ambrósio Ferreira; FARIAS, Rita de Cássia Pereira. *Alimentação, comida e cultura: o exercício da comensalidade*.

LOURENÇO, Sonia Regina. *Encontros e Comensalidade nos Quilombos: O Devir Quilombo*. *ILUMINURAS*, v. 20, n. 51, 2019

MACHADO, Humberto Fernandes. *Rio de Janeiro: da cidade insalubre à versalhes tropical*. *Recôncavo: Revista de História da UNIABEU*, v. 5, n. 9, p. 94-112, 2016.

MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. *Nada além da liberdade. A emancipação e seu legado*. **Revista de História**, n. 120, p. 191-193, 1989.

MACHADO, Lilian Sampaio Souza -*Empreendedorismo Feminino - Mulheres Negras PioneirasNo Brasil*, 2018.

MACIEL, Maria Eunice. &quot;Cultura e alimentação ou o que têm a ver os macaquinhos de Koshima com Brillat-Savarin?&quot; *Horizontes antropológicos* 7.16 (2001): 145-156.

MAGALHÃES, Sônia Maria Beribéri: *doença misteriosa no Brasil Oitocentista História Unisinos*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, 2014, pp. 158-169 Universidade do Vale do Rio dos Sinos São Leopoldo, Brasil

MAIA, Doralice Sátyro. *Noremativas urbanas no Brasil imperial: A cidade e a vida urban ana legislação brasileira (1822–1850)*. *Geo UERJ*, v. 2, n. 25, p. 458-476, 2014.

MARGO, Robert A.; STECKEL, Richard H. *As alturas dos escravos americanos: novas evidências sobre nutrição e saúde dos escravos*. *História das Ciências Sociais*, v. 6, n. 4, pág. 516-538, 1982.

MARTINS, Mônica de Souza. *Entre a cruz e o capital: as corporações de ofícios no Rio de Janeiro após a chegada da família real (1808-1824)*. Garamond Universitária, 2008.

MENESES, U T., CARNEIRO, H. *A história da alimentação: balizas historiográficas*. *Anais do Museu Paulista: história e cultura material (nova série)*, vol.5. jan-dez, pp.57-91, 1997).

MOREIRA, Carlos Eduardo de Araújo et al. Cidades negras. Africanos, crioulos e espaços urbanos, 2006.

MOREIRA, S.A. Alimentação e comensalidade: aspectos históricos e antropológicos. *Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 62, n. 4, p. 23-26, out. 2010

MOTTA, José Flávio. Demografia histórica, família escrava e historiografia: relações familiares em um plantel de escravos de Apiaí (SP). In: Anais do IV Congresso Brasileiro de História Econômica/5a Conferência Internacional de História de Empresas. 2001.

MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.p. 10

MUAZE, Mariana. Maternidade silenciada: amas de leite no Brasil escravista, século XIX. *Dotráfico ao pós-abolição*, p. 360, 2018

NASCIMENTO, Wanderson Flor do. Alimentação socializante: notas acerca da experiência do pensamento tradicional africano. *Das Questões*, v. 2, n. 2, 2015.

NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo social**, v. 18, p. 217-240, 2006.

NETO, Antônio Ramos Bispo. Forjas da escravidão: contribuições ao estudo dos mundos do trabalho e espaço urbano no Rio de JANEIRO (1810- 1871).2020.

PANOFSKY, Erwin. Significado nas artes visuais. São Paulo: Perspectiva, 1991.

PANTOJA, Selma. Conexões e identidades de gênero no caso Brasil e Angola, Sécs. XVIII e XIX. In: **X Congresso Internacional Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização**. 2001. p. 267-179.

PIMENTA, Tânia Salgado. Transformações no exercício das artes de curar no Rio de Janeiro durante a primeira metade do Oitocentos. *História, ciências, saúde-Manguinhos*, v. 11, p. 679-726, 2004.

PIMENTA, Tânia Salgado; GOMES, Flávio; KODAMA, Kaori. Das enfermidades cativa: para uma história da saúde e das doenças do Brasil escravista. In: *História da saúde no Brasil*. 2018. p. 67-100.

PORTO, Angela. O sistema de saúde do escravo no Brasil do século XIX: doenças, instituições práticas terapêuticas. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 13.4 (2006): 1019-1027

REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil – a história do levante dos Malês em 1835*. EDIÇÃO Revista e Ampliada. São Paulo, Cia das letras,2003

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. Companhia das Letras, 1991.

RIBEIRO, Matilde. Mulheres negras: uma trajetória de criatividade, determinação e organização. **Revista Estudos Feministas**, v. 16, p. 987-1004, 2008.

RIOS, Adolfo Morales de Los. O Rio de Janeiro imperial. Rio de Janeiro: A Noite, 1946. p.36

RIBEIRO, Pedro Henrique Mendes. Comida e religiosidade: dos cultos afro-Brasileiros para a história da alimentação Brasileira. Semana de Humanidades, 2009.

RODRIGUES, Heloisa de Almeida Fernandes. “Alimentação como fonte de sociabilidade e de hospitalidade”. In: SINAIS - Revista Eletrônica. Ciências Sociais. Vitória: CCHN, UFES, Edição n.12, v.1, Dezembro 2012. pp. 85 – 100.

SANTOS, Orlando. Mamãs quitadeiras, kinguilas e zungueiras: trajetórias femininas e cotidiano de comerciantes de rua em Luanda. Revista Angolana de Sociologia, Luanda, 2011.

SANTOS, Paulo Ferreira. Formação de cidades no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: editora UFRJ, 2001.

SANTOS, Ynaê Lopes dos. Autonomia escrava na formação do Estado nacional brasileiro: o caso do morar sobre si no Rio de Janeiro. Almanack Braziliense, n. 6, p. 101-113, 2007.

SANTOS, Ynaê Lopes dos. Escravidão, moradia e resistência. A prática do morar sobre si no Rio de Janeiro (1831-1840). Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes mondes nouveaux-Novo Mundo Mundos Novos-New world New worlds, 2010.

SANTOS, Ynaê Lopes dos. GLOBAL PORQUE ESCRAVISTA: UMA ANÁLISE DAS DINÂMICAS URBANAS DO RIO DE JANEIRO ENTRE 1790 E 1815. Almanack, n. 24, 2020.

SANTOS, Ynaê Lopes. Autonomia escrava na formação do Estado nacional brasileiro: o caso do morar sobre si no Rio de Janeiro. Almanack Braziliense, n. 6, p. 101-113, 2007.

SANTOS, Noronha. **As freguesias do Rio antigo: vistas**. Edições O Cruzeiro, 1965.

SILVA, Flávia Marchione da. LARA, Silvia Hunold. Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 456 p. Cadernos de História, v. 3, n. 1, p. 29-78, 2008.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX. Espaço Aberto, v. 2, n. 2, p. 133-150, 2012.

SCHULTZ, Kirsten. Versalhes Tropical: Império, monarquia e a corte real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821. 2008.

SCHUMAHER, Schuma; VITAL BRAZIL, Érico. Mulheres Negras do Brasil, Rio de Janeiro, Senac Nacional, 2007.

SCHWARCZ, Lilia Moritz; DOS SANTOS GOMES, Flávio (Ed.). **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos**. Editora Companhia das Letras, 2018.

SCHWARTZ, Stuart B. Mentalidades e estruturas sociais no Brasil colonial: uma resenha coletiva. Economia e Sociedade, Campinas, (13): 129-153, dez. 1999.

SCHWARTZ, Stuart B., Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia 1550-1835, New York, Cambridge University Press, 1985 Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. Guia alimentar para a população brasileira. 2 ed. Brasília: Ministério da Saúde, 2014.

SILVA, Fernanda Lima da. Dançar em praça de guerra: precariedade e liberdade na cidade negro (Recife, 1870-1888). 2019.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária e formação do mercado interno no Brasilcolônia. Estudos Sociedade e Agricultura, 1997.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira. A morfologia da escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790). 1990. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense

SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. Negro na rua: a nova face da escravidão. Editora Hucitec, 1988.p 87.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX. Espaço Aberto, v. 2, n. 2, p. 133-150, 2012.

SIMAS, Luiz Antonio. O corpo encantado das ruas. Editora José Olympio, 2020.

SLENES, Robert W. Malungu; MALUNGO, W. Ngoma vem! África coberta e descoberta no Brasil. Revista USP, v. 12, p. 92, 1991.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Comércio, Nação e Gênero: As negras Minas quitandeiras no Rio de Janeiro 1835-1900. Revista do Mestrado em História, v.4, n.1, Vassouras, 2001. P.68.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. "Dizem as Quitandeiras..." Ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista: Rio de Janeiro, sécu XIX. Acervo,v. 15 n.2 jul- dez, p.3-16,2011Soares, L. C. (1988).

SOARES, Cecília Moreira. As Ganhadeiras: mulher e resistência negra em Sâhrador no século XIX. Afroasia, n.17, Salvaor1996.

Soares, Luís Carlos. *O" povo de Cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. 7Letras, 2007.

SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. Revista brasileira de história, v. 8, n. 16, p. 107-142, 1988.

SOARES, Mariza de Carvalho, "A 'nação' que se tem e a 'terra' de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no Império português século XVIII" Estudos Afro-Asiáticos, ano 26, mai-ago, Vol. 02, p. 303-330, 2004.



SOARES, Mariza de Carvalho. “Introdução”. In: SOARES, Mariza C. (org). Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro. Niterói: Eduff, 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho. Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro do século XVIII. In: Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro do século XVIII. 2000. p. 303-303.

SOBRAL, Moacir Ribeiro Barreto. Hospitalidade e música: o baião de Luiz Gonzaga e as representações culturais da comensalidade e da migração nordestina. 2013. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) – Universidade Anhembi Morumbi–UAM. São Paulo social do trabalho. Tempo social, v. 18, p. 217-240, 2006.

SOUZA, Raick Jesus de. Experiências das viajantes naturalistas durante o século XIX e as representações do Brasil oitocentista. Revista Brasileira de História da Ciência, v. 12, n. 2, p.236-255, 2019.

TAVARES, G. da C. A atuação dos marchantes no Rio de Janeiro colonial. Estratégias de mercado e redes de socabilidade no comércio de abastecimento de carne verde (1763-1808). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2012.

TAVARES, G. da C. A Fazenda de Santa Cruz: sua importância para o comércio de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro no período joanino (1808 – 1821).

THOMPSON, Edward P. Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional. Tradução: Rosaura Eichenberg. 1. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, 493 trabalho para as mulheres negras. identidade!, v. 18, n. 3, p. 425-440, 2013.

VON SPIX, Johann Baptist; VON MARTIUS, Karl Friedrich Philipp. Viagem pelo Brasil. Imprensa nacional, 1938.

WRANGHAM. Pegando fogo: porque cozinhar nos tornou humanos. Rio de Janeiro.

XAVIER, Eliana Costa; FONTOURA, Gláucia Maria Dias. Negras Minas: o sentido do trabalho para as mulheres negras. identidade!, v. 18, n. 3, p. 425-440, 2013.XIX. Universidade de Brasília. UNB, 2008.