



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL
DA LUSOFONIA AFRO-BRASILEIRA
INSTITUTO DE HUMANIDADES E LETRAS**

FABRÍCIO DE SENA FERREIRA

**MARCAS E RECONFIGURAÇÕES DO TERRITÓRIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE (SÉCULOS XVI-XIX)**

**SÃO FRANCISCO DO CONDE
2016**

FABRÍCIO DE SENA FERREIRA

**MARCAS E RECONFIGURAÇÕES DO TERRITÓRIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE (SECULOS XVI-XIX)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Humanidades e Letras da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira, para obtenção do grau de Bacharel em humanidades sob orientação da Professora Dra. Juliana Barreto Farias.

SÃO FRANCISCO DO CONDE

2016

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Sistema de Bibliotecas da Unilab
Catalogação de Publicação na Fonte

F441m

Ferreira, Fabrício de Sena.

Marcas e reconfigurações do território de São Francisco do Conde (séculos XVI-XIX) / Fabrício de Sena Ferreira. - 2016.

50 f. : il. mapas, color.

Monografia (graduação) - Instituto de Humanidades e Letras, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, 2016.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Juliana Barreto Farias.

1. Divisões territoriais e administrativas - São Francisco do Conde (BA). 2. São Francisco do Conde (BA) - Geografia histórica. I. Título.

BA/UF/BSCM

CDD 911.8142

FABRÍCIO DE SENA FERREIRA

**MARCAS E RECONFIGURAÇÕES DO TERRITÓRIO DE SÃO FRANCISCO DO
CONDE (SECULOS XVI-XIX)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Humanidades e Letras da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira, para obtenção do grau de Bacharel em humanidades sob orientação da Professora Dra. Juliana Barreto Farias.

Data de aprovação: 29/11/2016

BANCA EXAMINADORA

Professora Dra. Juliana Barreto Farias (Orientadora)

UNILAB

Professora Dra. Fábiana Barbosa Ribeiro

UNILAB

Professor Dr. Pedro Acosta Leyva

UNILAB

A meu avô Gigante (Milton Borges Ferreira), exemplo de força
(in memorian).

À minha mãe Ana Cristina.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho só foi possível por conta do apoio de muitas pessoas a começar pela minha família e o amigo Gliuson, que me despertou para conhecer a história deste território em que vivemos. Também sou grato a professora Juliana que de forma paciente soube me guiar no caminho da pesquisa. Agradecer também a Ednete pela força que me deu lendo o trabalho e trazendo matérias da UFBA, contribuindo para a conclusão da pesquisa. Agradeço ainda a todos os amigos que de alguma forma contribuíram para a conclusão desta tarefa.

RESUMO

Este trabalho busca analisar a dinâmica territorial da Vila de São Francisco do Conde a partir de suas rotas de locomoção bem como das apropriações econômicas e sociais do espaço. O recorte temporal compreende os séculos XVI – XIX, momento de muitas transformações na região. O Também discute a apropriação das rotas indígenas pelos portugueses, a ligação dos engenhos à Baía de Todos os Santos pelos rios, a introdução dos navios a vapor e a presença da população negra na região. Todos esses enfoques foram desenvolvidos levando em conta um conjunto de leituras sobre o Recôncavo, além da interpretação da cartografia histórica da região.

Palavras-chave: território – configuração – rotas – vila de São Francisco

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Tabela 1	Rios na região de São Francisco do Conde no século XVIII	18
Figura 1	Carta Hidrográfica da Baía de Todos os Santos, compreendido o recôncavo da capital da província do mesmo nome... S/D (1831-1849)	19
Figura 2	A malha da rede do recôncavo no século XVIII	22
Figura 3	Freguesias e capelas no Recôncavo baiano setecentista	25
Tabela 2	Tipos de embarcações do recôncavo baiano (séculos XVIII e XIX)	30
Figura 4	Saveiro de carga	31
Figura 5	Localização do ecossistema manguezal no Recôncavo baiano	35
Figura 6	Mapa do Recôncavo	36

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CAPÍTULO 1: DINÂMICA TERRITORIAL DA VILA DE SÃO FRANCISCO NO PERÍODO COLONIAL	13
2.1	NOS TEMPOS DE KIRIMURÊ: AS “PRIMEIRAS” ROTAS DO LUGAR	14
2.2	PORTUGUESES: NAVEGAÇÃO E CAMINHADA RUMO AO EXTERMÍNIO, LUTA E OCUPAÇÃO	16
2.3	ABRINDO CAMINHOS RUMO AO INTERIOR	21
3	CAPÍTULO 2: ENTRE ENGENHOS E MANGUEZAIS, SÉCULOS XVIII E XIX	24
3.1	OS GRANDES LATIFUNDIÁRIOS DA VILA DE SÃO FRANCISCO NO SÉCULO XIX	26
3.2	FLUXOS DE MERCADORIAS NOS SÉCULOS XVIII E XIX	27
3.3	EMBARCAÇÕES E ROTAS	29
3.4	A INTRODUÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NAS VILAS DO RECÔNCAVO	31
4	CAPÍTULO 3: TERRITÓRIO NEGRO E SUAS DINÂMICAS	34
4.1	AS FORMAS DE RESISTÊNCIA NA REGIÃO	37
4.2	MOBILIDADE E LUTA DA POPULAÇÃO ESCRAVA RECÔNCAVO PRÓXIMO AO FIM DA ESCRAVIDÃO	39
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
	REFERÊNCIAS	44
	ANEXOS	47

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata de uma pesquisa interdisciplinar. A partir de elementos dos campos da História e da Geografia, buscamos fazer um cruzamento de informações para tentar responder à questão central do nosso estudo: como se deram os usos e as (re)configurações territoriais da vila de São Francisco a partir das apropriações econômicas e sociais do espaço. O recorte temporal que fizemos compreende sobretudo os séculos XVIII e XIX, ainda que façamos também referências a séculos anteriores.

O estudo do território do Recôncavo e dos processos de organização social e gestão dos recursos econômicos não é algo novo. Vários pesquisadores se debruçaram ao longo dos anos para estudar esse território. Stuart Schwartz, B. Berickman, Milton Santos, Costa Pinto, Cid Teixeira, Márcia Bonfim, Ubiratan de Castro, Adriano Bittencourt, João José Reis e Walter Fraga são autores que fizeram pesquisa de elevada importância para compreender esta região. Porém, são poucos os trabalhos que tocam na temática referente à reconfiguração territorial da vila de São Francisco. Este campo de investigação ainda é pouco explorado. A maioria dos trabalhos analisados não contempla a questão das rotas e as apropriações dos espaços na vila de São Francisco e outras cidades do Recôncavo. O que temos em termos de produção acadêmica acerca desse município é uma vasta produção que se detém a analisar, sobretudo, o período açucareiro e os impactos da exploração do petróleo.

Aproximando-nos da geografia, também podemos apontar discussões e conceitos importantes para nossa análise. Além das obras de referência de Milton Santos, como *A rede urbana do Recôncavo*, também destacamos as propostas do geógrafo Claude Raffestin. Segundo o autor,

O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço (RAFFESTIN, 1993: 143).

Raffestin chama atenção para o fato de que a territorialização do espaço ocorre tanto a partir das “práticas que se estabelecem na realidade vivida”, como também com as ações que os “sujeitos do conhecimento realizam”. E também é possível

falar em territorialidades superpostas, já que os seres humanos estão constantemente, e de formas muito complexas, “se apropriando do espaço sobre o qual vivem e estabelecem suas diversificadas atividades e relações sociais”. Como diz o historiador José D'Assunção Barros,

Ao se apropriar de determinado espaço e transformá-lo em sua propriedade – seja através de um gesto de posse ou de um ato de compra em um sistema onde as propriedades já estão constituídas – um sujeito humano define ou redefine um território. Ao se estabelecer um determinado sistema de plantio sobre uma superfície natural, ocorre aí uma nova territorialização do espaço, claramente caracterizada por uma nova “paisagem” produzida culturalmente e por uma produção que implicará em controle e conferirá poder”. (BARROS, 2005: 113)

Para esta monografia, um dos métodos que utilizamos foi a interpretação dos mapas, ou seja, da cartografia histórica do Recôncavo, e em especial aquela que focaliza o espaço da vila de São Francisco. O cruzamento de informações extraídas dos mapas com a leitura de cronistas de época e memorialistas, e também das obras que trataram da região permitiu a interpretação e a possibilidade de uma reflexão mais aprofundada sobre o objeto em estudo.

O trabalho está dividido em três partes. No primeiro capítulo, intitulado “Dinâmica territorial da Vila de São Francisco no período colonial”, buscamos fazer um panorama do território da vila, analisando as dinâmicas e transformações sofridas nos primeiros tempos da colonização portuguesa, observadas a partir dos relatos de cronistas e viajantes e sobretudo da cartografia. Esses traçados nem sempre descreviam as regiões e cidades tais como elas eram. “Partindo de interesses diversos, apresentavam uma leitura do espaço que julgava o que era ou não mais importante, o que devia ou não ser detalhado” (LARA, 2007: 44; FARIAS, 2012). Mesmo assim, eles nos ajudam a *visualizar* as (re) configurações dos territórios no Recôncavo, e em especial na vila de São Francisco do Conde. Ainda neste capítulo fizemos uma contextualização do período em que ocorreu o contato (extermínio) entre as comunidades indígenas e os portugueses que estavam chegando à região. Dando seguimento, procuramos caracterizar as rotas feitas pelos indígenas, e que mais tarde foram apropriadas pelos portugueses que dominaram o território com os engenhos. Como veremos, a ligação dos engenhos à Baía de Todos os Santos era feita pelos rios que funcionavam como via de locomoção na região. E

os caminhos de terra também foram sendo expandidos para dentro do território, acompanhando a criação dos engenhos.

Na segunda parte, analisamos as apropriações econômicas e sociais do espaço do Recôncavo, e da vila de São Francisco do Conde em particular, especialmente nos séculos XVIII e XIX. Neste período, a produção açucareira permanecia ativa, mas, a partir das décadas de 1860 e 1870, começaria a declinar. No tópico “Os fluxos de mercadorias nos séculos XVIII e XIX” mostramos os tipos de embarcações que circulavam nas águas da região bem como os produtos que eram comercializados. No terceiro capítulo “Território negro e suas dinâmicas” trazemos uma contribuição para compreendermos outros processos que ocorreram na vila, buscando também mostrar a região de uma perspectiva da ocupação negra e sua mobilidade. Aqui descrevemos a localização de alguns dos quilombos que se desenvolveram na vila de São Francisco e no Recôncavo Baiano, explicitando ainda as formas de mobilidade e resistência dos negros neste território.

2 CAPÍTULO 1: DINÂMICA TERRITORIAL DA VILA DE SÃO FRANCISCO NO PERÍODO COLONIAL

No campo da Geografia e da História uma das ferramentas mais utilizadas são os mapas. Através desses instrumentos podemos fazer uma série de interpretações. Em seu livro intitulado *Uma história do mundo em doze mapas*, Jerry Brotton traz algumas considerações sobre a arte de mapear:

O anseio de mapear é um instinto humano básico e duradouro. Onde estaríamos sem mapas? A resposta é, obviamente, 'perdidos', mas os mapas fornecem respostas a muito mais perguntas do que simplesmente como ir de um lugar a outro (BROTON, 2014:10).

É através da cartografia histórica que vamos examinar alguns processos que se desenrolaram no território do atual São Francisco do Conde. Os mapas são ferramentas importantes, porque nos oferecem informações diversas. O especialista em cartografia Brotton diz que “não podemos entender um mapa sem escrita, mas um mapa sem um elemento visual é simplesmente uma coleção de nomes de lugares (BROTON, 2014:12)”. Nesse sentido, vamos aliar os recursos visuais representados na cartografia para traçar uma análise das configurações e reconfigurações sofridas pelo território em análise. A utilização dos mapas aliado a outras fontes de pesquisas é uma prática que nos ajuda a elucidar várias questões, como as rotas que ligavam as vilas assim como a concentração de terra dos senhores de engenho.

Na Mapoteca da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro encontramos alguns mapas referentes ao Recôncavo baiano, e em especial o espaço da vila da Barra do Sergipe do Conde (onde hoje situa-se o município de São Francisco do Conde) nos séculos XVIII e XIX. Segundo o professor Adriano Bittencourt Andrade, que tem diversos trabalhos sobre as cartografias do Recôncavo:

Acredita-se que, no século XVIII, quando o fato urbano ficou mais evidente com a constituição das vilas e a própria região se densificou demograficamente, além de ampliar e diversificar o uso do seu espaço, estabeleceu-se, paulatinamente, uma incipiente rede urbana que articulava vilas, povoações e cidade capital internamente e com o restante do mundo português (ANDRADE, 2011: 16).

À medida que o uso do território da vila de São Francisco pelos portugueses começava, havia também uma nova articulação na localidade. Os fluxos por meio das rotas náuticas ficaram mais intensos, além disso, os caminhos abertos nas matas também cresceram em número e expandiram-se para o interior, se tivermos como parâmetro as representações contidas nas cartografias.

2.1 NOS TEMPOS DE KIRIMURÊ: AS “PRIMEIRAS” ROTAS DO LUGAR

A geografia de São Francisco do Conde é predominantemente marcada por colinas, com um clima tropical úmido, sendo o município localizado na região nordeste da Baía de Todos os Santos. O solo de massapê argiloso possibilitou o desenvolvimento de várias culturas agrícolas. Outra vantagem que a região vai mostrar são as veias de rios e fontes de água doce em abundância. As comunidades indígenas que habitavam essa região antes da chegada dos europeus viviam da agricultura, pesca e mariscagem. Seus deslocamentos se davam por meio de caminhos abertos na mata e pela navegação. Esse período, entre os séculos XVI e XVII, foi classificado pelo historiador Ubiratan Castro Araújo como “tempo de Kirimurê¹”, onde:

igapebas e igaras flutuavam dentro da baía e nos rios afluentes em busca do pescado. Muitas delas se aventuravam na vizinha costa oceânica para o norte e para o sul, em antiga cabotagem” (ARAÚJO, 2011: 51).

Essa navegação de cabotagem possibilitava deslocamentos em busca de alimentos, mas também a comunicação com outras comunidades. A orientação para a navegação se dava por meio da subida (cheia) e descida (vazante) da maré. A posição da lua e do sol era importante também para a localização temporal. Essa sintonia entre homem e natureza fazia parte do cotidiano dos indígenas. Para alguns autores, como Ubiratan Castro Araujo (2011) e José Jorge Espírito Santo (1998), quem habitava essa região antes da ocupação e colonização portuguesa eram os tapuias e caetés. Segundo Ubiratan Castro, estes grupos detinham a arte da construção das igapebas, ou seja, das canoas que eram feitas a partir de troncos de

1

Kirimurê foi o nome dado pelas tribos indígenas à Baía de Todos os Santos.

árvores. A sucupira ainda hoje é uma das madeiras conhecida na região do Recôncavo para a confecção de embarcações que as comunidades indígenas utilizavam.

Cajaíba, Curupéba, Apicum, Paramirim, Marapé, Guaíba e Pati são nomes de localidades e essas palavras são de origem indígena. A permanência dessas nomenclaturas em diversos espaços de São Francisco do Conde, mais do que provas, indicam as marcas da presença indígena na região. A localidade do Marapé (Baixa Fria), que fica às margens da Baía de Todos os Santos e prossegue rumo ao interior de São Francisco, é um dos caminhos mais antigos do município. Na época da povoação pelos portugueses foi nessa região que se construiu a primeira capela da ordem franciscana. Por essa rota mais tarde também se chegaria ao interior do território e o mar. Muitas rotas criadas pelos indígenas vão ser apropriadas pelos europeus. O pesquisador e engenheiro brasileiro Theodoro Sampaio, autor da obra *O tupi na geografia nacional* (1901), foi um dos estudiosos que deu uma significativa contribuição para o mapeamento e o entendimento do território brasileiro. Sampaio, em sua obra sobre o tupi, vai dizer que existe uma marca muito forte na geografia brasileira deixada pelos indígenas. São vários locais que conservaram ainda nomes indígenas e suas tradições. Em seu livro, Sampaio mostra como esses povos aproveitaram as localidades onde a qualidade do solo era ideal para explorar a agricultura (SAMPAIO, 1901:03).

Outro elemento tão rico quanto as terras de massapê procurada para o cultivo agrícola era o manguezal que margeava toda essa região do Recôncavo Baiano. Esse ecossistema foi responsável pela produção de alimentos para a população local. Como o manguezal é uma transição de ambiente terrestre para o marinho, nessa área vamos ter o encontro da água salgada da Baía de Todos os Santos e do rio Sergipe do Conde com sua água doce. Os grupos indígenas dessa região vão sobreviver a partir da mariscagem. A ostra, o sururu e o aratu vão ser alguns dos mariscos extraídos para a alimentação. Na ilha de Cajaiba existe um sambaqui que revela a presença de grupos indígenas na região em tempos pretéritos. E mais tarde, os escravos também vão utilizar o manguezal para obtenção de alimentos.

2.2 PORTUGUESES: NAVEGAÇÃO E CAMINHADA RUMO AO EXTERMÍNIO, LUTA E OCUPAÇÃO

Para assegurar os domínios sobre o território sul-americano os portugueses vão investir em oficiais para mandar ao Brasil. O rei D. João III percebeu que era preciso uma intervenção para não perder o território para outras potências da época. Dessa forma criaram vários mecanismos para o êxito dessa empreitada,

Os elementos componentes deste sistema eram: a) uma cidade fortaleza plantada na entrada da baía, sede administrativa, posto militar e porto ligado às rotas atlânticas portuguesas; b) uma rede de engenhos fortificados implantados em todo o recôncavo da baía e interligados por via aquática à cidade; c) um sistema de navegação interior capaz de interligar cada engenho à cabeça do sistema (ARAÚJO, 2011:52).

No início muitas guerras foram travadas contra os povos indígenas da região. O extermínio e a assimilação marcaram as regras do jogo português. O vencedor logo se apropriou das novas terras e tratou de criar os primeiros engenhos e povoações. Autores, como Ubiratan Castro Araújo (2011), Maria de Azevedo Brandão (2007) e Milton Santos (1959), vão apontar como sendo os primeiros núcleos de povoamento os espaços próximos à Baía de Todos os Santos e dos rios que se interligam à Kirimurê.

No livro *Tratado descritivo do Brasil*, obra de 1587, Gabriel Soares de Sousa vai fazer uma descrição da povoação portuguesa que começava a se constituir nessas terras. O autor faz um apanhado da maioria dos engenhos existentes e seus respectivos donos. Sousa descreve ainda as rotas náuticas e terrestres que ligavam os engenhos aos rios. Como exemplo, a rota que começa no Tamariri (Monte Recôncavo) e vai até o centro do atual município de São Francisco do Conde. Nesta rota, Sousa aponta que esta era uma das regiões mais povoadas no século XVI.

Partindo com a terra de Tamariri começa a do engenho do Conde de Linhares, a qual está muito metida para dentro fazendo um de enseada a que chamam Marapé, a qual vai correndo até a boca do rio de Sergipe, e terá a grandura de duas léguas que estão povoadas de mui grossas fazendas (SOUSA, 1587:152).

A utilização dessa faixa de terra pelos colonizadores se deu basicamente por alguns fatores, tais como: acesso à água potável; terra propícia ao cultivo de cana e

outros gêneros alimentícios e a localização próxima de rios que faziam ligação com a Baía de Todos os Santos. O local que cumprisse com esses requisitos era propício à ocupação portuguesa. No caso de São Francisco do Conde, os relatos de historiadores e cronistas que estiveram nessa região em período pretéritos ressaltam que as primeiras ocupações se deram no Marapé (atual Baixa Fria), Tamariri (atual Monte Recôncavo), São Bento das Lages e Cajaíba. Todos esses locais são próximos do rio Sergipe, onde foram erguidos engenhos para a produção de açúcar.

Os senhores de engenho levavam em conta a maré ao instalar suas propriedades. Por exemplo, no engenho Cajaíba, na ilha do mesmo nome, construíram-se degraus que conduziam da casa grande até a beira d'água, de modo que, na maré alta, o visitante pudesse apear à frente da porta principal sem enlamear os sapatos. Barcos pequenos ou jangadas constituíam equipamentos indispensáveis para a maioria dos engenhos" (SCHWARTZ, 1988: 79).

Enquanto a maré era o canal que levava as embarcações dos engenhos para outras localidades, o manguezal era a fonte de alimento das pessoas escravizadas. Quem também fez referência a esse processo é Stuart Schwartz: "os escravos buscavam seus alimentos no mangue onde tiravam os crustáceos como siris e guaiamus" (SCHWARTZ, 1988: 79). Mesmo sendo fonte de alimento, o manguezal não era visto com bons olhos pelos senhores de engenho que queriam ocupar todo o território para o plantio. As terras próximas do manguezal eram muito produtivas, porém, com a subida das marés, algumas partes de terra ficavam imersas na água salgada, o que inviabilizava o cultivo de certas plantas nesses locais.

A água dominava essas terras, penetrando em toda a parte e controlando o ritmo e a organização das atividades humanas. O recôncavo era entrecortado por vários rios de vários tamanhos, do grande Paraguaçu, sujeito a inundações periódicas, a rios de médio porte como Sergipe (SCHWARTZ, 1988: 79).

Os rios funcionavam como eixo ou pólo de atração. A maioria dos caminhos de terra convergia para os rios, que por sua vez desembocavam na Kirimurê. Geralmente a travessia de algumas regiões do Recôncavo para Salvador durava em média de três a quatro horas. Esta é apenas uma estimativa, porque na época colonial as embarcações dependiam da posição do vento e da maré.

Tabela 1 - Rios na região de São Francisco do Conde no século XVIII

Nome dos rios	Navegável	Localização/ Acesso
Caípe	Sim	Caípe
Dom João	Sim	Engenho D. João
Jitai (rio das Pedras)	Não	Engenho dos beneditinos em São Bento (Abadia de Brotas)
Mataripe	Sim	Engenho Mataripe
Paramirim	Sim	Engenho Paramirim
São Paulo	Sim	Coqueiro Grande
Santa Elisa	Não	Engenho Santa Elisa
Sergipe (Sergi do Conde)	Sim	Engenho do Conde (atualmente corta São Bento e o centro do município)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados extraídos de: CUNHA, Mario Pinto.

Memorial de São Francisco do Conde. Salvador: Gráfica Central, 1977. (p.47,59).

BARICKMAN, B.J. **Um contraponto baiano: Açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003. (p.192).

A maioria dos rios descritos na tabela acima fazia a ligação dos engenhos com a Baía de Todos os Santos. A navegação de cabotagem, ou seja, as pequenas embarcações, destinava-se ao transporte interno de pessoas e produtos até o porto de Salvador e outras vilas próximas como Santo Amaro e Cachoeira. Durante o período de auge da produção açucareira, compreendido entre os séculos XVI e XIX, o escoamento da produção se dava por via náutica. E as povoações e construções de edificações ficavam situadas próximas de rios por conta do meio de transporte que se operava.

Figura 1 - Carta Hidrográfica da Baía de Todos os Santos, compreendido o recôncavo da capital da província do mesmo nome... S/D (1831-1849):



Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional.

O centro da vila de São Francisco do Conde, fundada por volta de 1618 por Mem de Sá, compreendia a Casa de Câmara e Cadeia, os casarões da praça da Independência, a Matriz de São Gonçalo e o convento de Santo Antônio, estes dois últimos construídos no século XVIII. Já o Instituto Imperial de Agronomia foi uma edificação erguida em 1859 e também figura entre as construções que estão na faixa litorânea, ou seja, próximas de rios e da Baía de Todos os Santos. Essa configuração espacial se deu na maior parte do território brasileiro no período colonial. Em São Francisco, o rio Sergipe foi importante na dinâmica de acesso a esse núcleo central. Já em Santo Amaro o rio Subaé foi o responsável pela navegação local e, em Cachoeira, o Paraguaçu desempenhou papel fundamental nas rotas entre o sertão e a capital da Bahia.

São Francisco da Barra do Sergipe do Conde foi uma das primeiras vilas fundadas na Bahia.

No começo da ocupação da terra, a insegurança devida às constantes investidas dos índios e aos possíveis ataques de estrangeiros aconselhou a implantação de cidades fortificadas, à imagem e semelhança de Salvador. Surgiram, desse modo, Santiago do Iguape, São Francisco do Conde, Cairu, Jaguaripe. Seu papel era de ajudar na incorporação de novas áreas à fronteira econômica da cidade. Dotadas assim de um aparelho administrativo, de uma população importada, puderam guardar por muito tempo as funções de cabeça de uma certa área (SANTOS, 1959:13).

Na vila de São Francisco o principal produto comercial era o açúcar². A maior parte do solo estava coberta por canaviais que alimentavam os engenhos. A produção do açúcar demandava muita lenha para as fornalhas que cozinhavam o melaço. A extração de madeira era feita nas regiões próximas do interior e o transporte se dava pelo lombo dos animais e barcos. Depois de pronto para a comercialização, o açúcar era embalado em caixas e levados para as barcas e saveiros que desciam rumo ao porto de Salvador, onde aportava e logo depois fazia outra viagem com destino à Europa.

O fluxo de embarcações nos rios do Recôncavo em direção à baía era intenso. Gabriel Soares faz uma análise e constata que, no meado do século XVI, circulava em torno de 1400 embarcações. Caio Prado Junior, em sua obra *Formação do Brasil Contemporâneo*, vai dizer que em um território tão vasto como o brasileiro era a via marítima que, nos séculos XVII e XVIII, mantinha a unidade do todo:

Isso se deve a duas circunstâncias geográficas particulares: em primeiro lugar, à configuração geral do território brasileiro, limitado por uma linha costeira que muda abruptamente de direção na altura de 50° Lat. S., passando de noroeste a nordeste. O outro fator de convergência das linhas penetradoras é o curso dos rios, a orientação do relevo, que dirigiram a marcha do povoamento [...] do nordeste brasileiro, desde o Maranhão à Bahia, onde as linhas de penetração, partindo respectivamente da costa leste e norte, e embora conservando uma direção mais ou menos perpendicular a ela, acabam unindo-se no interior e **completam com isso uma série de circuitos** que se estendem, passando por ele, entre uma e outra (PRADO JR, 2011: 252, grifo nosso).

Sobre a produção de açúcar no Recôncavo existe uma vasta literatura sobre o tema. Os mais conhecidos são: SCHWARTZ, Stuart. **Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. BARICKMAN, B.J. **Um contraponto baiano: Açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Esses circuitos, ou seja, encontros dos rios brasileiros, possibilitaram no início da povoação os deslocamentos pelo interior do território. A comunicação com outras províncias distantes também se dava pela navegação.

2.3 ABRINDO CAMINHOS RUMO AO INTERIOR

Os fluxos de trabalhadores, viajantes e mercadorias na vila compreendiam um sistema integrado: caminhos de chão e rios. Os lavradores de cana e das roças de subsistência em geral faziam uso de burros com caçua³ ou no carro de boi. O caminho de terra aberto na mata possibilitava a caminhada e o acesso dos animais com carga até o engenho ou rio mais próximo. No rio, a carga era passada para as barcas ou canoas, que levavam o material a seu destino. Essas embarcações de pequeno porte suportavam em média de 25 a 50 toneladas. As embarcações eram limitadas e muitas eram conduzidas pelo remo e outras, pelas velas. Esta dinâmica levava muito tempo por conta dos obstáculos, como as cheias e vazantes das marés, além do vento.

Já para os animais de transporte de carga, segundo alguns estudos, como o que foi feito pela pesquisadora Myriam Austregésilo, “o carro de boi e a junta de tiro foram também largamente empregados no transporte terrestre do açúcar nordestino, sendo que o primeiro podia transportar até 100 arrobas” (AUSTREGÉSILO, 1950: 496). E os carros de boi enfrentavam os caminhos de barro, esburacados e enlameados, o que fazia com que a viagem fosse devagar. Esses eram alguns dos fatores que ditavam o ritmo e o tempo do Recôncavo colonial.

O sistema geográfico do período colonial no Brasil operava com rotas náuticas e com caminhos no interior do território. À medida que os portugueses adentravam para o interior do Recôncavo, era necessário animais de montaria para dar o suporte. Na região do engenho Sergipe do Conde, existia uma área de terra destinada apenas para a criação de gado. Esses animais eram úteis no trabalho do engenho como forma de tração para mover a moenda. Para Carlos Suprinyak,

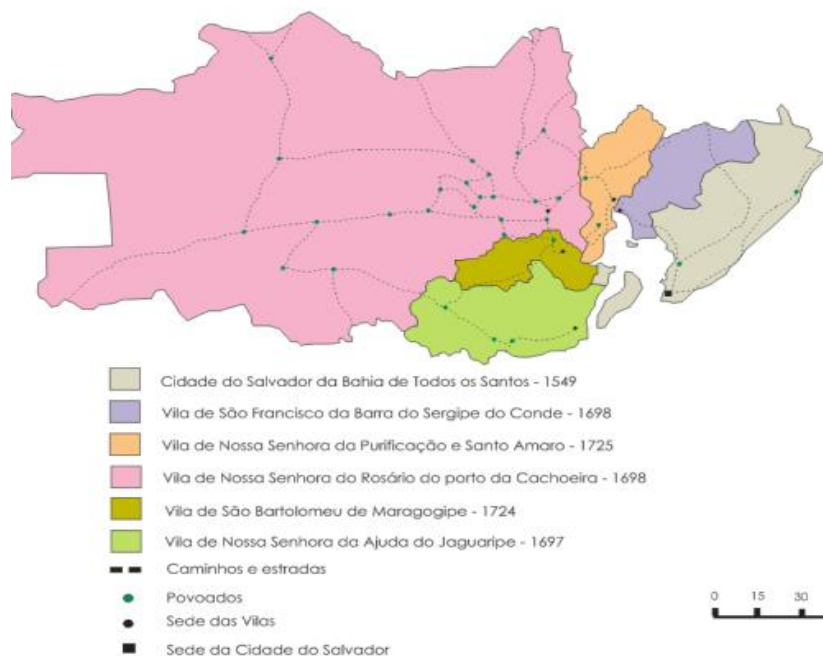
3

Recipiente feito de cipó, que é colocado no lombo de animais, como cavalo e burro para transportar vários tipos de produtos agrícolas.

Mais do que apenas viabilizar o transporte das riquezas no interior da colônia, os animais que circulavam pelos caminhos das tropas significavam, eles próprios, intensa atividade econômica (SUPRINYAK, 2010: 76).

As áreas que ficaram mais conhecidas pela criação e comercialização de animais ficavam na região sul do Brasil. No Recôncavo, com as entradas para os sertões possibilitadas pelos caminhos abertos e pelas tropas, bem como pelos carros de boi, vai ocorrer uma nova arrumação no espaço. Conforme destaca Santos (1959), por meio de alguns mapas em sua obra *A Rede Urbana do Recôncavo*, alguns núcleos vão ser mais requisitados e, por consequência, passarem a figurar como centros regionais a partir do século XVIII. Temos aqui o Ro exemplo de Feira de Santana. Para chegar a esta localidade, era preciso percorrer um longo caminho, que se iniciava na zona do fumo em Cachoeira e seguia o caminho até o sertão de Feira. Dali, seguindo por outros caminhos adiante de Feira, podia-se chegar a locais como Maranhão e Minas Gerais.

Figura 2 - A malha da rede do recôncavo no século XVIII



Fonte: Cartografia Histórica elaborada por Adriano Bittencourt Andrade. (ANDRADE, 2009:05).

Na figura 2 temos os traçados ou a rede que mostra os caminhos e estradas que interligavam as vilas do Recôncavo. No caso deste mapa foi preciso retirar uma combinação de dados de cartografias históricas sobre o recôncavo do século XVIII para chegar a essa produção. O pesquisador Adriano Bittencourt neste trabalho priorizou no desenho os caminhos terrestres e suas ligações com os pontos de atracação das vias marítimas que juntos formavam um sistema.

O sistema que foi descrito acima mostra que, à medida que os portugueses adentravam o território, mais engenhos, povoados e vilas iam sendo criados. No início a ocupação se deu no litoral e, aos poucos, foi caminhando para o interior. Os engenhos que foram criados fora do litoral acabaram tendo também a companhia dos quilombos. Como veremos mais adiante, a região de mata fechada possibilitava o refúgio da população escravizada. Nestes locais os escravos viviam em comunidades, desenvolvendo a agricultura de subsistência.

3 CAPÍTULO 2: ENTRE ENGENHOS E MANGUEZAIS, SÉCULOS XVIII E XIX

O Recôncavo baiano entre os séculos XVIII e XIX foi palco para as diversas experimentações na área da agricultura. O sistema de *plantation* adotado pelos portugueses mais as roças com gêneros para a subsistência adotados pelos negros e indígenas formaram o quadro com os elementos produtivos dessa região.

Banhado pelas águas de Kirimurê e de vários rios, o Recôncavo vai ser opção de moradia para muitos senhores de engenhos e lavradores de cana. A vegetação de Mata Atlântica e o manguezal que predominavam na região de São Francisco do Conde vão ser afetados com o desmatamento para plantio da cana. As construções dos engenhos demandavam também muita madeira para as edificações bem como nas fornalhas que cozinhava o melaço da cana. Nesse processo a Mata Atlântica foi gradativamente saindo do cenário para dar lugar aos imensos canaviais.

A construção dos engenhos era um dos objetivos dos colonizadores. Eles tinham ordens da Coroa portuguesa: fazer a terra produzir. Segundo Mario Pinto da Cunha,

Dos cento e setenta engenhos que existiam na Bahia no século XVIII, mais de cinquenta estavam estabelecidos no território da vila de São Francisco do Conde (CUNHA, 1997: 28).

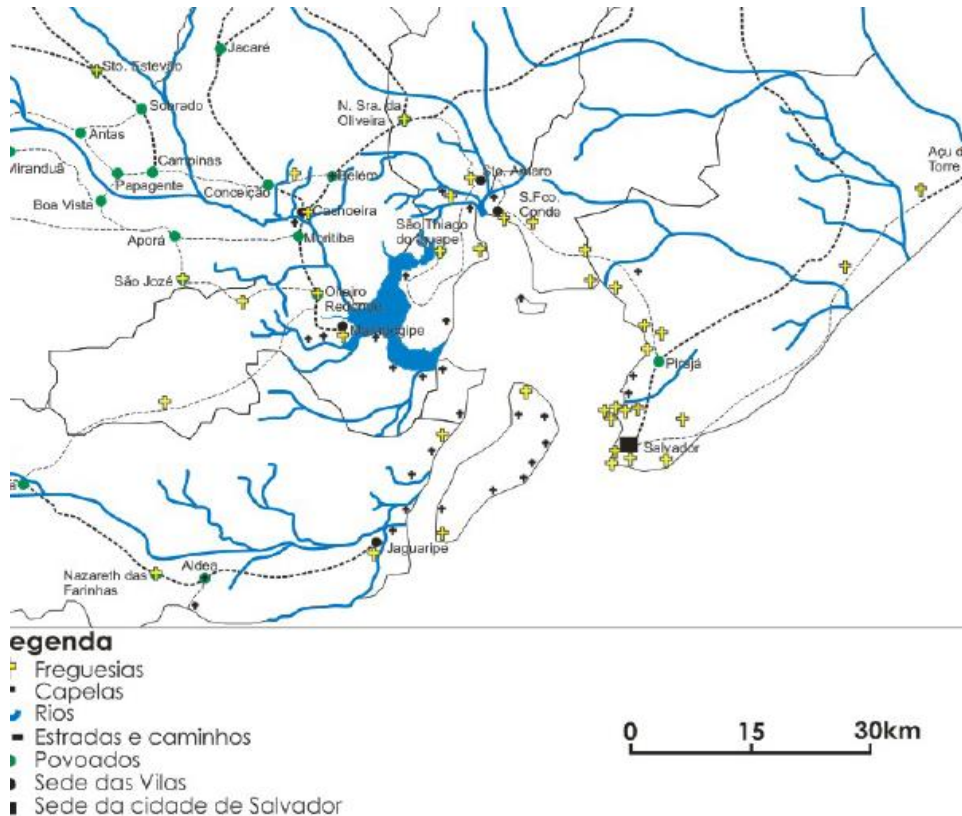
Junto com a produção de açúcar chegaram também as ordens religiosas. A maior parte das freguesias da vila de São Francisco entre os séculos XVI e XVIII tinha cada uma devoção por um santo da Igreja Católica. Para Adriano Bittencourt Andrade, que desenvolveu uma pesquisa bem elaborada sobre o Recôncavo, a Igreja Católica teve um papel ativo na dinâmica territorial:

A definição de recortes territoriais pelo estabelecimento de freguesias e a arregimentação de fiéis junto às povoações ou engenhos com capelas e, de forma mais intensa, junto à Matriz, produzia uma malha reticular hierárquica que tomava o espaço de ocupação e uso antes mesmo do estabelecimento do recorte político administrativo feito pela coroa quando esta, somando forças ao estabelecimento eclesiástico, fundava vilas e estabelecia termos (ANDRADE, 2011: 25).

E a região da vila ficou marcada por ter três freguesias e muitas capelas. A primeira freguesia foi a de Tamariri, com devoção à Nossa Senhora (atual Monte Recôncavo); a segunda foi a freguesia de Nossa Senhora do Perpetuo Socorro e a

terceira era a freguesia de São Gonçalo do Amarante (centro). Na região da vila houve uma grande concentração de edificações religiosas, como mostra a figura 3.

Figura 3 - Freguesias e capelas no Recôncavo baiano setecentista



Fonte: Cartografia histórica elaborada por Adriano Bittencourt Andrade. (ANDRADE, 2009: 10).

Na sede da vila a devoção se dividia entre a ordem franciscana e São Gonçalo de Amarante. Nesta vila encontravam-se construídos duas igrejas, o Convento de Santo Antônio e a Matriz de São Gonçalo. Dentre os vários engenhos pertencentes ao território de São Francisco do Conde destacamos alguns que construíram igrejas para cultuar sua ordem religiosa. No engenho Lages cultuava-se São Bento e construiu-se uma abadia; em Tamariri, a devoção era à Nossa Senhora do Monte e a igreja levava o mesmo nome da santa; no engenho Novo, construíram uma igreja para São José e, no Caquende, a devoção era por Nossa Senhora da Conceição. Em cada engenho havia uma capela que desempenhava as funções religiosas e também educacionais já que na região não tinha escola então os fidalgos mandavam seus filhos para serem instruídos com os religiosos.

3.1 OS GRANDES LATIFUNDIÁRIOS DA VILA DE SÃO FRANCISCO NO SÉCULO XIX

No século XIX o território pertencente a São Francisco do Conde estava nas mãos de poucos proprietários. No início da invasão pelos portugueses, mais precisamente no século XVI, a divisão foi feita pelo sistema de sesmarias. Dessa forma a terra ficou apenas para alguns fidalgos nomeados pela Coroa portuguesa. A distribuição desigual das terras do Recôncavo, em especial as da vila de São Francisco, criou uma situação assim descrita pelo historiador Bert Barickman: “homens e mulheres livres que, para sobreviver, se agregavam a um ‘fogo’ (unidade doméstica)”. E o autor acrescenta ainda que:

como agregados, ou moradores de favor, erguiam precárias choças cobertas de sapé para nelas morar com suas famílias. Dentro, guardavam seus poucos trastes-raramente muito mais do que uma rede de dormir, um par de panelas de barro, uma cabaça grande para guardar farinha, duas ou três facas afiadas, uma trempe improvisada para cozinhar e, se viviam perto da baía, uma rede de pesca (BARICKMAN, 2003: 223).

Por outro lado, na vila de São Francisco, tivemos alguns sujeitos que ficaram com heranças de grandes extensões de terra. Kátia Mattoso mostra que:

Em 1889, o engenho D’água, propriedade do terceiro barão de São Francisco, tinha dezessete hectares cultivados, num total de 435; já o engenho Quibaca, do barão de Cortejipe, apenas 25 hectares, também em 435; já o visconde Ferreira Bandeira, dono do engenho Madruga, limitava-se a cultivar treze dos seus 522 hectares (MATTOSO, 1992: 463).

Os Barões do Recôncavo, B. de Cortejipe, B. de Cajaíba e B. de Paraguaçu, juntos dominavam a maior parte do território do Recôncavo baiano. Na vila de São Francisco, o Barão de Paraguaçu, Salvador Moniz Barreto de Aragão, era dono da maior parcela de terras que compreendia o Caípe e a freguesia do Socorro. Além dessas propriedades na vila, o Barão tinha também duas propriedades na freguesia do Iguape (Cachoeira).

A concentração de terra nas mãos de um pequeno grupo aliado à crise da agroindústria açucareira pode ser um dos pontos que marca a saída de São Francisco do grupo das vilas mais “desenvolvidas” em termo de produção, circulação de pessoas e mercadorias no Recôncavo da Bahia. A situação da agricultura estava

tão ruim nas últimas décadas do século XIX que, como mostra Katia Mattoso em seu trabalho *Bahia, século XIX uma província no império*, o presidente da província Herculano Ferreira Pena lamentava a situação do agricultor baiano e dos senhores de engenho que detinham muita terra, mas não produziam os viveres essenciais para a sobrevivência.

Como forma de tentar “salvar” a produção agrícola, o governo liderado por D. Pedro II vai ordenar a construção do Instituto de Agronomia em 1859. Foi a primeira escola de ensino superior agrícola da América Latina. A escolha do local para edificação foi o engenho São Bento das Lages, de propriedade dos beneditinos em São Francisco. A região, que tanto contribuiu no campo da agricultura nordestina e que, naquele momento, estava em crise por conta dos novos arranjos novas arrumações no comércio de exportação. Para não perder a pujança da agricultura do Recôncavo Baiano, os fidalgos vão mandar os filhos para estudar agronomia. A escola foi construída em um local estratégico. Como a locomoção se dava pelas vias marítimas, a escola foi construída próximo ao rio Sergipe do Conde, que dava acesso a localidades como Salvador, Santo Amaro, Candeias e Cachoeira.

O governo Imperial tenta superar a crise criando uma escola superior de agricultura no recôncavo e construindo, a partir de 1875, engenhos centrais, visando separar a atividade agrícola de fabrico do açúcar, incorporando á ultima técnicas verdadeiramente industriais. Ambas as iniciativas fracassaram. A abolição da escravatura, em 1888, dá o golpe final nos engenhos (IPAC-BA,1982: 13).

Com as várias crises que afetaram e arruinaram as lavouras de cana, no final do século XIX, as vilas que eram centros de produção vão sair de cena. E boa parte famílias de senhores de engenho partem para Salvador, para morar em locais como o bairro da Graça e o Corredor da Vitória, redutos da elite baiana.

3.2 FLUXOS DE MERCADORIAS NOS SÉCULOS XVIII E XIX

A maioria dos textos que fala sobre o Recôncavo baiano no século XVIII retrata essa região como grande produtora de açúcar. Porém, essa região deu lugar também para a produção de outros gêneros alimentícios, além de outras praticas como a pesca e a mariscagem, importantes também para a dinâmica econômica baiana. Nesse período em que estamos analisando, as vilas do recôncavo figuravam

como locais de produção de açúcar para exportação e alimentos para a capital. Os autores que pesquisaram com profundidade o Recôncavo, como Santos (1959), Schwartz (1988), Costa Pinto (1997), Berickman (2003), destacaram como a vila de São Francisco ficou conhecida pela grande quantidade de engenhos e a produção de açúcar.

Mas, além desse produto, na localidade desenvolveram-se também as roças de mandioca e algodão. A mandioca era processada para a produção da farinha, que era a base alimentar da população. Parte da farinha que não era consumida na vila era enviada para Salvador assim como o algodão. Já os mariscos e pescados eram consumidos pelos trabalhadores. Os trabalhadores livres ou agregados geralmente procuravam um pequeno pedaço de terra, que também chamavam de “clareira”, para fazer seu roçado e construir uma casa de taipa. A produção agrícola feita nesses pequenos espaços era repartida entre o agregado e o dono das terras. As plantações eram compostas por mandioca, feijão, milho e banana. Já os escravos, largamente empregados nessas áreas, realizavam atividades nos engenhos, conforma apontam Barickman e Schwartz, que incluíam transporte de matéria prima, corte e plantio de cana, além do processamento. Em determinados momentos “livres de descanso”, os escravos também praticavam a mariscagem como forma de complementar a alimentação.

Nos engenhos próximos ao mar, alguns escravos se especializaram na profissão de mariscador. Quando o cativo acabou, muitos deles continuaram ligados a essas atividades como alternativas ao trabalho nos canaviais (FRAGA FILHO, 2006: 40).

Os cativos também plantavam em pequenos espaços dentro da propriedade do engenho. Esta produção servia também como fonte de alimentação. A criação de animais para o consumo, como galinha e porco, era comum na região. Segundo Fraga Filho, existia também o sistema em que os animais eram criados nos terrenos dos senhores e, no final, eles dividiam a produção, processo conhecido como criação de “meia” (FRAGA FILHO, 2006: 40).

3.3 EMBARCAÇÕES E ROTAS

A produção econômica da vila de São Francisco nos séculos XVIII e XIX era transportada pela navegação de cabotagem. As pequenas embarcações movimentavam a economia regional. O vai e vem nas águas do recôncavo era feito pelos saveiros que transportavam gente e vários produtos agrícolas. Kátia Mattoso faz uma descrição dos tipos de embarcações que circulavam no Recôncavo da Bahia:

Essas embarcações eram dos mais variados tipos: havia o saveiro de transporte, diferente do saveiro de pesca; a lancha, ou 'rabo de peixe', a jangada de *caraux hippos* – nome de um peixe-, a jangada a remo, a jangada a vela, a canoa e a barcaça, e finalmente a maior de todas, a 'barca do recôncavo', híbrido de nau e caravela, única com velas redondas (MATTOSO,1992: 479).

A maioria das embarcações que faziam o trajeto dentro do Recôncavo eram conduzidas por homens livres ou alforriados. Já os escravos conduziam embarcações menores, que fazia geralmente o transporte em pequenas distâncias, carregando material de construção, lenha, cana e alimentos para os engenhos.

No Recôncavo desenvolveram-se muitas espécies de embarcações. Pedro Agostinho, no trabalho intitulado, *Embarcações do recôncavo. Um estudo de origens*, traz uma significativa contribuição para esse campo da pesquisa na área dos meios de locomoção, destacando as embarcações que transitavam na Baía de Todos os Santos em dialogo com os rios do Recôncavo.

Tabela 2 - Tipos de embarcações do recôncavo baiano (séculos XVIII e XIX)

Nome da embarcação	Tipo de vela	Utilização
Saveiro de pesca	Vela de pena	Era usado na pesca, em corridas e transporte de pequenas cargas.
Barco do recôncavo ou (rabo de peixe).	Vela de içar	Era usado para transportar grandes cargas.
Canoa longa	Vela de pano de espicha	Era usada no transporte de pessoas e na pesca
Jangadas	Não utilizava vela	Eram usadas na pesca
Jangada de armação do xaréu	Não utilizava vela	Era usada na pesca

Fonte: AGOSTINHO, Pedro. **Embarcações do Recôncavo: um estudo de origens.**

Salvador: Museu do Recôncavo Wanderley Pinho, 1973. (Elaboração própria a partir dos dados coletados por Agostinho).

Segundo o autor, a maioria dos saveiros que foram construídos na Bahia tinha influências indígenas e portuguesa, com exceção da jangada que preservou a tradição indígena. Os tupinambás que habitavam o Recôncavo no período da colonização já praticavam a pesca por meio dessas embarcações.

Figura 4 - Saveiro de carga



Fonte: (AGOSTINHO, 1973: 53).

Da capital para o Recôncavo transportavam-se muitas coisas como material de construção, moveis e artigos vindos da Europa. Já o trajeto inverso consistia em abastecer a capital com produtos agrícolas do Recôncavo. O ponto de atracação das embarcações oriundas das vilas do recôncavo era a localidade de São Joaquim em Salvador. Os saveiros que faziam esse trajeto eram embarcações que mediam em torno de oito a doze metros de comprimento e o mastro, com quatro metros de altura. Da vila de São Francisco essas embarcações saiam para levar açúcar, farinha, algodão e frutas para Salvador. As frutas típicas da região eram a banana e o caju. Além das frutas a vila era conhecida também pela grande quantidade de pescados e mariscos. Os saveiros também tinham a função de levar os homens para a pescaria.

3.4 A INTRODUÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NAS VILAS DO RECÔNCAVO.

Em 1819 o brasileiro Felisberto Caldeira Pontes instalou uma máquina a vapor em um barco armado no estaleiro da Preguiça (Salvador), criando o famoso Vapor

de Cachoeira que navegava pelas vilas do Recôncavo. É a partir daí que começam as linhas regulares de navegação a vapor na grande Kirimurê.

Com a incorporação do vapor nas águas do Recôncavo, houve uma redução no tempo das viagens e, como consequência, aumentou a circulação de pessoas. Outro elemento que foi afetado foram os valores cobrados na passagem para viajar no novo meio de transporte, que ficou mais barato.

A introdução da navegação a vapor encontrou já uma situação estabelecida, que veio reforçar. As vantagens da velocidade e do conforto, quanto aos passageiros, somavam-se às do menor tempo e da maior segurança quanto as cargas. Conquanto os “vapores”, conforme o povo logo se acostumou a chamá-los, jamais pudessem desbancar inteiramente as embarcações a vela, foram um fator considerável de importância para os lugares em que paravam (SANTOS, 1959: 17).

Pelas embarcações viajavam também mercadorias e notícias de Salvador para as vilas. SANTOS (1959) acrescenta ainda que o período pré-mecânico, ou seja, dos engenhos do açúcar, que durou três séculos, a atividade agrícola comandava a localização dos núcleos e os hierarquizava. No caso de São Francisco, a vila esteve durante três séculos como parte integrante entre as mais prósperas e desenvolvidas em termos de produção. Um dos fatores que possibilitou essa posição no cenário econômico do Recôncavo era a facilidade de acesso a outras vilas, através das embarcações que cortavam a Baía de Todos os Santos. Marcos Guedes Vaz Sampaio, em seu trabalho de pesquisa intitulado *Uma contribuição a história dos transportes no Brasil: A companhia bahiana de navegação a vapor (1839-1894)*, traz uma fala pertinente à nossa reflexão:

A navegação a vapor parecia ser a solução para mitigar o problema, pois poderia realizar a interligação entre o porto e a capital e outros situados tanto no recôncavo, quanto ao longo da costa, facilitando, assim, o escoamento da produção de diversas localidades da província. Afinal, devido as dificuldades para transportar as mercadorias pelas vias terrestres até Salvador, a maioria das vilas e cidades do interior poderia conduzir seus produtos até a vila ou cidade costeira mais próxima que fosse servida pela navegação a vapor. (SAMPAIO, 2006: 66).

Na vila de São Francisco o navio atracava para embarque e desembarque no cais de São Bento das Lages. Em frente ao cais, funcionava a escola agrícola, que utilizava os serviços da companhia baiana de navegação para o transporte dos alunos e professores. Em 1836 chegaram à Bahia quatro embarcações a vapor

oriundas da Inglaterra para reforçar o transporte náutico. A partir daí, a Companhia Baiana firmaria um contrato com o governo da província da Bahia para operar nas águas do recôncavo.

A entrada do “vapor” nas águas da Kirimurê foi uma ação estratégica das elites políticas da época. O foco era desenvolver a região, mudando a dinâmica no setor de transporte de forma mais regular, aumentando a quantidade de passageiros, trazendo mais conforto e segurança. Este último fator era preocupante nas embarcações à vela, ou de cabotagem. O novo transporte era mais rápido comparado ao anterior. Uma viagem de saveiro de Salvador para o Recôncavo durava em média quatro horas. Já o navio a vapor levava apenas uma hora e meia. Essa redução no tempo de viagem, além do aumento da capacidade de armazenamento de mercadorias, ajudou na dinamização da economia.

4 CAPÍTULO 3: TERRITÓRIO NEGRO E SUAS DINÂMICAS

Falar de território negro no Recôncavo baiano entre os séculos XVIII e XIX é falar da presença e das dinâmicas das pessoas que foram escravizadas neste local. A região que estamos analisando foi desde o início da colonização marcada pelos engenhos. E sua geografia, especialmente pela proximidade com a capital Salvador, não era muito favorável para a constituição. Além disso, o dialogo constante entre os senhores de engenho da região favorecia um sistema muito forte de repressão. Mesmo com essas adversidades, historiadores como Schwartz, mostram que nas proximidades da vila de São Francisco desenvolveram-se alguns mocambos bem organizados. O trabalho forçado à base de castigos era inaceitável para as pessoas que vinham de diversos lugares do continente africano para trabalhar no campo.

A produção no campo era feita pelas pessoas escravizadas que também mostravam o quanto podiam resistir ao cativeiro. Vários autores que trabalharam a temática da escravidão no Recôncavo baiano, como João José Reis e Walter Fraga Filho, demonstram em seus trabalhos como esse pedaço de terra baiano era palco de muitas fugas e revoltas. Em seu artigo *Recôncavo rebelde: revoltas escravas nos engenhos baianos*, João José Reis traz uma estimativa de que os 408 engenhos do Recôncavo tinham, em média, 100 escravos cada um. O Recôncavo concentrou um número muito grande de escravos por conta da produção agrícola. Segundo Schwartz,

Os escravos constituíram a grande base da sociedade baiana, os alicerces sobre a qual ela se assentou. Em princípios do século XIX, os cativos eram cerca de um terço dos 500 mil habitantes da capitania, atingindo até 70% nas regiões dos engenhos (SCHWARTZ, 1988: 280).

As formas de resistência foram diversas e vamos tentar mostrar, mais adiante, algumas neste trabalho. Agora cabe fazermos uma síntese geográfica do território negro na vila de São Francisco. A área territorial da vila está situada no lado norte da Baía de Todos os Santos. É margeada por uma grande extensão de manguezal, que forma um ecossistema em que o ambiente marinho se liga com o terrestre, produzindo assim uma região úmida, ou seja, com muita lama. É justamente este ambiente que vai possibilitar as fugas dos escravos na região.

Figura 5 - Localização do ecossistema manguezal no Recôncavo baiano



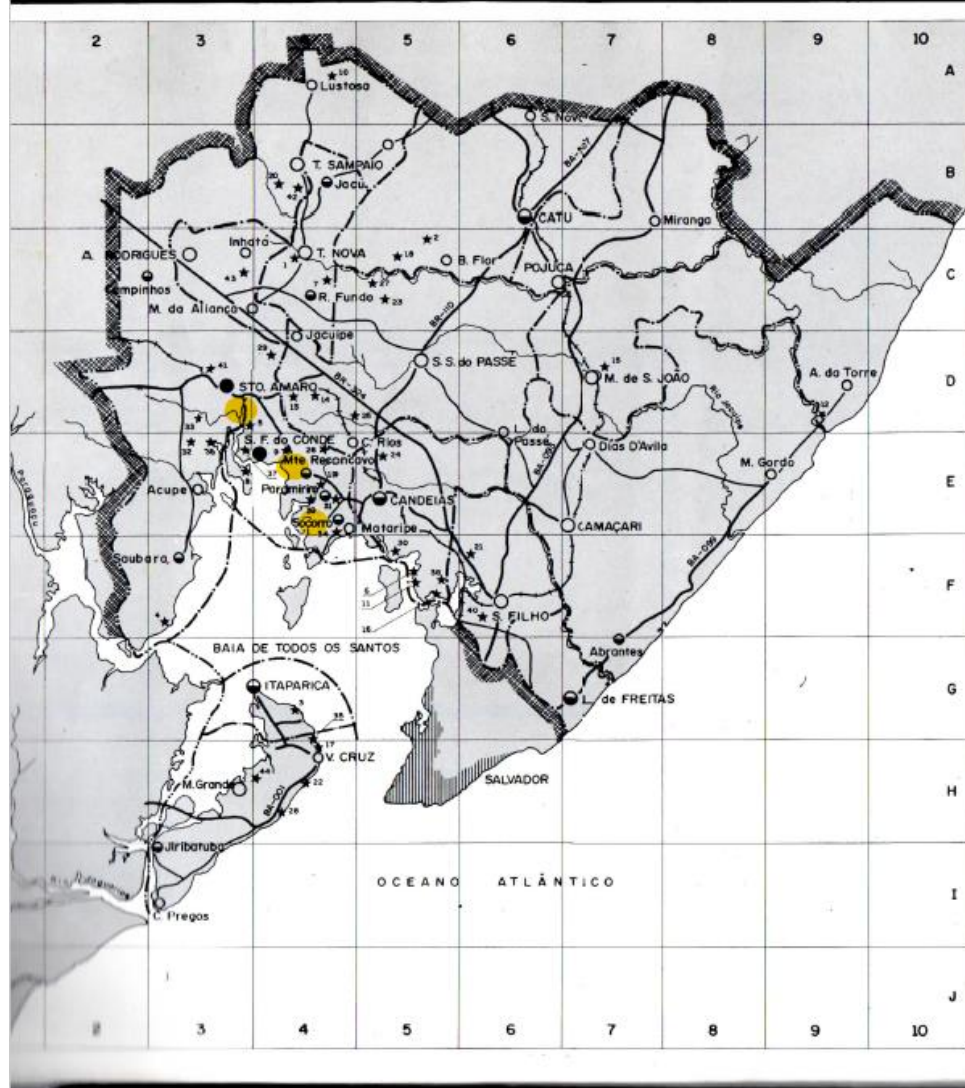
Fonte: HADLICH, G. M.; UCHA, J.M, 2008. (GEOGRAFAR, 2015: 36).

Na figura 5 temos a representação de uma parte do Recôncavo norte, compreendendo os espaços territoriais da vila de São Francisco e Santo Amaro. O dado interessante neste mapa é a demarcação em verde das áreas de manguezal que margeiam todo o espaço da vila. Nestes locais onde se desenvolvem a vida marinha abrem-se espaços também para as rotas de fuga dos escravos, além de possibilitar a coleta de alimentos. As marcas africana e afro-baianas no território deixaram como legado uma população negra e comunidades quilombolas que, atualmente, o Estado brasileiro procura invisibilizar.

De qualquer forma, através da representação cartográfica, podemos situar, ou especificar, os possíveis locais dos quilombos no século XIX, que podem ser visualizados no mapa 4 a seguir. Lembrando que se trata de uma inferência a partir do cruzamento de um conjunto de leituras e a interpretação da cartografia histórica do Recôncavo baiano. As marcas em amarelo indicam os locais mencionados por Schwartz(1988) como possíveis quilombos. Assim, temos comunidades de escravos fugitivos próximas ao engenho real Sergipe do Conde, que ficava no caminho que ligava as vilas de São Francisco e Santo Amaro. Os outros ficam na freguesia do

Socorro e Monte Recôncavo. O estabelecimento nesses espaços se devia, sobretudo, pela disponibilidade de elementos essenciais para a sobrevivência, como fontes de água doce e a possibilidade de cultivar os viveres para a alimentação.

Figura 6 - Mapa do Recôncavo



Fonte: IPAC-BA, (1982: 17).

Os quilombos ficavam em locais de transição entre os engenhos e as matas. Locais como os morros eram comum para se criar espaços “autônomos”, porque nesses locais era possível uma boa visualização e vigilância contra os elementos indesejáveis, como os capitães do mato.

Ter um engenho próximo do manguezal ou de um rio, como foram os casos do Engenho Cajaíba, Engenho Real Sergipe do Conde, Engenho São Bento e Engenho D'água, era uma vantagem, porque o transporte da produção saía mais barato e possibilitava altos lucros. Porém, essa localização era desfavorável para os donos de engenhos quando o assunto eram as fugas dos escravos. O manguezal era rota certa para fugir da opressão. De acordo com alguns mapas examinados, a Região do recôncavo apresenta uma topografia relativamente plana. E isso acabava ajudando nos rápidos deslocamentos de escravos para outras regiões em tempo curto.

4.1 AS FORMAS DE RESISTÊNCIA NA REGIÃO

O trabalho forçado e a violência ditaram o ritmo da vida da maior parte das pessoas que viveram no Recôncavo nos séculos XVIII e XIX. Contra este regime, os escravos utilizaram diversas formas de resistência, como fugas, diminuição no ritmo do trabalho, guerras, roubos e suicídio.

Os crioulos eram mestres na barganha com os senhores e nas pequenas lutas do dia a dia, a fuga, o furto, a sabotagem da produção, o fingimento de doenças e assim por diante (REIS, 1992:102).

Estas são apenas algumas das múltiplas formas de resistência que se deram no Recôncavo, segundo a literatura analisada, principalmente os estudos feitos por João José Reis, Walter Fraga Filho, Flavio dos Santos Gomes, B. Barickman e também Schwartz, que traz a questão em seu livro *Segredos internos*.

Entre as expressões mais comuns de resistência estava a fuga. Os mangues e matas do Recôncavo, as florestas do sul da Bahia, a caatinga e as montanhas do sertão e a crescente população de cor livre de Salvador ofereciam, todos, um ambiente aos fugitivos (SCHWARTZ, 1988: 378).

As fugas pelo manguezal possibilitavam a chegada mais rápida em lugares estratégicos. Estes locais eram tidos como refúgios, que podiam redundar em comunidades maiores, conhecidas como quilombos ou mocambos. E essas comunidades ficavam próximas dos engenhos da região da vila. Diversas atividades eram feitas nesses locais, que funcionavam como ponto de referência. Os escravos

roubavam as plantações, armas, suprimentos e recrutavam outros escravos de engenhos próximos. Segundo Gomes, perto das freguesias de Socorro e Sergipe do Conde, ambas na vila de São Francisco, havia quilombos que apavoravam as autoridades locais (Gomes, 1995: 29).

Os engenhos que ficavam mais afastados das vilas eram mais vulneráveis aos ataques.

Algumas regiões eram cronicamente ameaçadas por fugitivos. Sergipe de El-rei era uma delas; seu capitão-mor, em 1751, queixou-se de que os fujões eram inúmeros e que a única solução seria o uso de regimentos de negros e pardos para subjugar-los. Em 1767, os fugitivos tiveram a ousadia de marchar cidade adentro, rufando tambores e agitando bandeiras, exigindo cartas de alforria do capitão-mor, que se viu impedido de prendê-los por falta de tropas (SCHWARTZ, 1988:379).

As autoridades tinham muita dificuldade para controlar as atividades desse grupo de resistência. As vilas do Recôncavo ficavam em pânico quando aconteciam esses ataques. Os caminhos de terra que ligavam essas povoações, como no caso de São Francisco e Santo Amaro, que tinha um caminho ligando as duas vilas, próximo da faixa do manguezal, chamado de apicum, tornavam muito perigosa a viagem em épocas de ataques. Os viajantes e trabalhadores que transportavam mercadorias entre as vilas tinham que pedir reforço na segurança para fazer alguns trajetos.

O estabelecimento de dois quilombos na região de Cachoeira incitou o governo a agir. Havia ocorrido queima de engenhos, roubo de bens e indução a fuga de outros cativos. O governador despachou Severino pereira, capitão-mor de assalto de Itapororocas, com duzentos homens, para atacar o bem fortificado mocambo nas montanhas de Orobó (SCHWARTZ, 1980: 385).

O quilombo do Orobó traz o retrato do Recôncavo no século XVIII. Muitos espaços de resistência foram criados em morros e próximos de engenhos. Os escravos usavam muitas estratégias para conseguir o que almejavam. Muitas vezes os cativos ali reunidos podiam praticar queimadas de canaviais, roubar armas ou animas. Mas, ao mesmo tempo, também criavam novos laços, roças e culturas.

4.2 MOBILIDADE E LUTA DA POPULAÇÃO ESCRAVA RECÔNCAVO PRÓXIMO DO FIM DA ESCRAVIDÃO

Segundo Fraga Filho, na década de 1880, quando a escravidão já parecia próxima do fim, houve um gradativo esvaziamento das vilas do Recôncavo. Salvador se tornou o local de refúgio para grande número de escravos que fugiam dos engenhos. Na cidade de Salvador havia certa “proteção” para os escravos, especialmente entre os grupos abolicionistas. Nesse período, os escravos, ao fugirem para os centros urbanos, levavam em conta também a crescente hostilidade das camadas populares da sociedade contra o escravismo. Outro fator que pesava na escolha da capital da Bahia como destino eram as decisões das autoridades policiais nas relações entre escravos e senhores. Com a vitalidade do movimento abolicionista da época, a maioria das decisões acabava sendo favorável aos escravos.

Como já observamos, a maioria dos engenhos do Recôncavo tinha portos onde atracavam as embarcações. Muitos escravos eram especializados na arte de navegar. Estes escravos eram responsáveis pela movimentação de mercadorias e pessoas nas rotas entre o centro urbano e as áreas rurais do Recôncavo. Entre pessoas e mercadorias seguiam também as notícias que renovavam as ligações entre populações do interior e do litoral.

De acordo com Fraga Filho, na década de 1880, as freguesias açucareiras estavam inseridas num amplo circuito de comunicação que ia muito além das fronteiras do Recôncavo. Nesse cenário, os escravos sabiam o que acontecia na cidade ou em outros engenhos da região. As notícias circulavam com muita facilidade. Nos engenhos os escravos estavam atentos a tudo que se falava a respeito da escravidão. Nas feiras e portos era possível recolher informação de quem circulava pelas vilas.

Os escravos que transitavam entre Salvador e o Recôncavo levavam notícias de que vários setores da sociedade haviam abraçado o sentimento antiescravista. Essas informações muitas vezes traduziam-se em ação. Em muitos episódios, livres e libertos juntaram-se para arrancar das mãos da polícia escravos fugidos, impedir a venda para outras províncias ou denunciar senhores que castigavam

imoderadamente seus cativos. A colaboração e a solidariedade das populações urbanas ampliaram as chances de rompimento definitivo com a escravidão através das fugas. Sem a delação ou contando com a cobertura dos trabalhadores da cidade, era possível passar despercebido ou não ser importunado pelas forças policiais.

Com esse cenário de fugas em massa e constante tornou-se mais difícil para os senhores de engenho recuperar os escravos que fugiam. Mas por outro lado a escravidão afetou negativamente a dinâmica dos sujeitos que eram livres e os libertos que eram confundidos com escravos fugidos.

No coração da região açucareira de Santo Amaro e São Francisco do Conde, escravos dos engenhos Caruassu, Guaiba, e outros retornando de uma celebração de domingo, sublevaram-se, ao que parece espontaneamente. Atacaram o engenho Cassarongongo, queimaram parte da propriedade e partiram em direção ao engenho Quibaca (SCHWARTZ, 1980: 388).

Essa onda de ataques escravos colocou os senhores de engenho em apuros. Muitos escravos tinham acesso a pequenos pedaços de terra (já descrita como uma “brecha camponesa”), onde eram plantados os víveres para a alimentação. Esta prática acabava beneficiando os senhores de engenho, que passavam a não se importar com a subsistência dos escravos, mas permaneciam mantendo certo controle social. Os escravos negociavam a todo o momento com os senhores, conforme demonstra SILVA (1989): “quando a negociação falhava, ou nem chegava a se realizar por intransigência senhorial ou impaciência escrava, abriam-se os caminhos da ruptura”.

Quando as idéias antiescravistas e a formação de núcleos urbanos maiores e próximos a áreas densamente escravistas proporcionaram refugio material e ideológico aos fugitivos. A soma de fugas individuais e coletivas Frequentemente resultava em quilombos onde os fugitivos tentavam inventar a liberdade na “terceira margem” do regime escravocrata (SILVA, 1989: 09).

Existe uma ideia errônea impregnada na sociedade brasileira de que o escravo foi em todo o período escravista um ser submisso e subordinado. O escravo além de negociar com os senhores de engenho tinha também uma certa mobilidade para sair em alguns casos para outras vilas. Nas datas comemorativas como o Natal era comum a viagem para encontrar parentes e amigos. As festas também

deslocavam pessoas de outros engenhos mais distantes para o Recôncavo. Além disso, encontramos escravos que trabalhavam na navegação e, por isso, percorriam vários lugares a trabalho. O cotidiano era de muita luta e trabalho, porém, havia momentos de negociação. Quando o senhor de engenho não correspondia a esses arranjos “combinados”, muitos escravos rompiam e partiam para ações mais diretas, promovendo revoltas ou fugindo para formar quilombos e constituir seus próprios territórios.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da abordagem que foi desenvolvida, notamos que o atual município de São Francisco carece de pesquisas referentes à temática do território. Em tempos pretéritos os usos do território se deram de várias formas, como a construção das edificações e a produção dos engenhos próximos dos rios que se interligavam a Baía de Todos os Santos. Assim, formavam um circuito de rotas náuticas que se ligavam aos caminhos de terra. Já a população negra utilizava o território como forma de estratégia de sobrevivência ou resistência, seja construindo quilombos ou rotas de fuga pelo manguezal, seja criando roças de subsistência. Neste trabalho tentamos trazer um enfoque histórico e geográfico da região em análise. Muitas questões ainda podem ser aprofundadas e exploradas em outros estudos.

A análise do território da vila entre os séculos XVIII e XIX nos deu uma visão de que as formas de uso e apropriação da terra foram feitas de forma violenta e desigual. Junto com essa apropriação do território surgiu no decorrer do tempo novas arrumações nas vias de locomoção, bem como nos tipos de transportes que circulavam na vila de São Francisco. Na região, os portugueses exterminaram as comunidades indígenas e se apropriaram da terra e das rotas. Logo depois construíram muitos engenhos, adentrando e desmatando o território. Os séculos XVIII e XIX na vila de São Francisco foram caracterizados por uma sociedade rural em que um pequeno grupo da elite local comandava as terras. A produção agrícola que saía das terras do Recôncavo seguia para Salvador por meio das embarcações à vela, como o saveiro.

Já no século XIX entram em ação os navios a vapor para dinamizar a economia da região, que passava por uma profunda crise com a queda na exportação do açúcar. O “vapor”, tipo de embarcação trazida da Inglaterra para dinamizar o transporte e a circulação de mercadorias no Recôncavo baiano, fazia a viagem em menos tempo. É nesse período também que se intensificam os movimentos abolicionistas. Muitas ações antiescravistas vão acontecer, favorecendo mobilizações e fugas de escravos. Os quilombos, espaços de resistências que vão emergir em locais estratégicos, como na região do Apicum entre São Bento e o engenho Sergipe do Conde, que ficava próximo do caminho que interliga a vila de

São Francisco e Santo Amaro, também produziram novas configurações territoriais. Como destacou Costa Pinto, esse pedaço da Bahia constituiu um verdadeiro “laboratório de experiência humana”.

REFERÊNCIAS

Mapas:

Carta hidrográfica da baía de todos os santos compreendido o recôncavo da capital da província da Bahia. MAPOTECA DA BIBLIOTECA NACIONAL. ARC010, 12, 022. s/d (1831-1849).

Mapa hydrografico da Baía de Todos os Santos. MAPOTECA DO ARQUIVO HISTORICO BRASILEIRO. Referência 02.02.262.1803.

Livros, artigos, teses e relatórios

ARAÚJO, Ubiratan Castro. “A Bahia de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente”. In: I. CAROSO, Carlos, II. TAVARES, Fatima, III. PERREIRA, Claudio (orgs.). **Bahia de Todos os Santos: Aspectos Humanos.** Salvador. EDUFBA, 2011.

AUSTREGÉSILO, Myriam Ellis. “Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial”. **Revista de Historia**, USP, v.1, n.4, 1950.

AGOSTINHO, Pedro. **Embarcações do Recôncavo: um estudo de origens.** Salvador: Museu do Recôncavo Wanderley Pinho, 1973.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. “A espacialização da rede urbana no recôncavo baiano setecentista à luz da cartografia histórica”. **Revista Passado e Presente**, Ouro Preto, 13 de novembro, 2009.

AZEVEDO NETO, Vasco. “Transportes: correções de rumos – o entorno da Baía de Todos os Santos”. In: **Anais do Congresso de História da Bahia**, Salvador: IGHBA, 2004.

BARICKMAN, B.J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BARROS, José D'Assunção. “História, região e espacialidade”. **Revista de História Regional**, 10 (1), 2005, pp. 95-129.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. “Os vários recôncavos e seus riscos”. **Revista do centro de artes, humanidades e letras**. Vol. 1, 2007.

BROTON, Jerry. **Uma história do mundo em doze mapas.** Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

CUNHA, Mario Pinto. **Memorial de São Francisco do Conde.** Salvador: Gráfica Central, 1977.

FARIAS, Juliana Barreto. **Mercados Minas: africanos ocidentais na praça do mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio, 2015.

FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

GOMES, Flavio dos Santos. "Um Recôncavo, dois sertões e vários mocambos: Quilombos na capitania da Bahia" (1575-1808). **História Social**, São Paulo: n. 2, pp. 25-54, 1995.

GEOGRAFAR. **Relatório Preliminar Comunidade negra rural Porto D. João**. Salvador, Março de 2015.

IPAC-BA, **Inventario de proteção do acervo cultural; monumentos e sítios do Recôncavo**, I parte. 2ª edição. Salvador, 1982.

MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1992.

PRADO JR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, João José. "Recôncavo rebelde: revoltas escravas nos engenhos baianos". **Afro-Ásia**, Salvador, n. 15, pp.100-126, 1992.

SAMPAIO, Theodoro. **O Tupi na Geographia Nacional**. Memoria lida no Instituto Historico e Geographico de S. Paulo. São Paulo: Typ. da Casa Eclectica, 1901.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição a historia dos transportes no Brasil: A companhia Baiana de navegação a vapor (1839-1894)**. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Historia da Universidade de São Paulo, 2006.

SANSONE, Lívio. **Memórias da África: patrimônios, museus e políticas das identidades**. Salvador: EDUFBA, 2012.

SANTO, José Jorge Espírito. **São Francisco do Conde: resgate de uma riqueza cultural**. São Francisco do Conde, 1998.

SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Imprensa oficial da Bahia, 1959.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo, EDUSP, 2002.

SILVA, Eduardo; REIS, João J. **Negociação e Conflito: a Resistência Negra no Brasil Escravista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil** 1587.

SOUZA, Cristiane santos. **Trajetórias de migrantes e seus descendentes: Transformações urbanas, memória e inserção na metrópole baiana**. Tese de Doutorado em Antropologia, Unicamp, 2013.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. “Longas orelhas, prósperos negócios”. **Revista de Historia da Biblioteca Nacional**, ano 5, Janeiro de 2010.

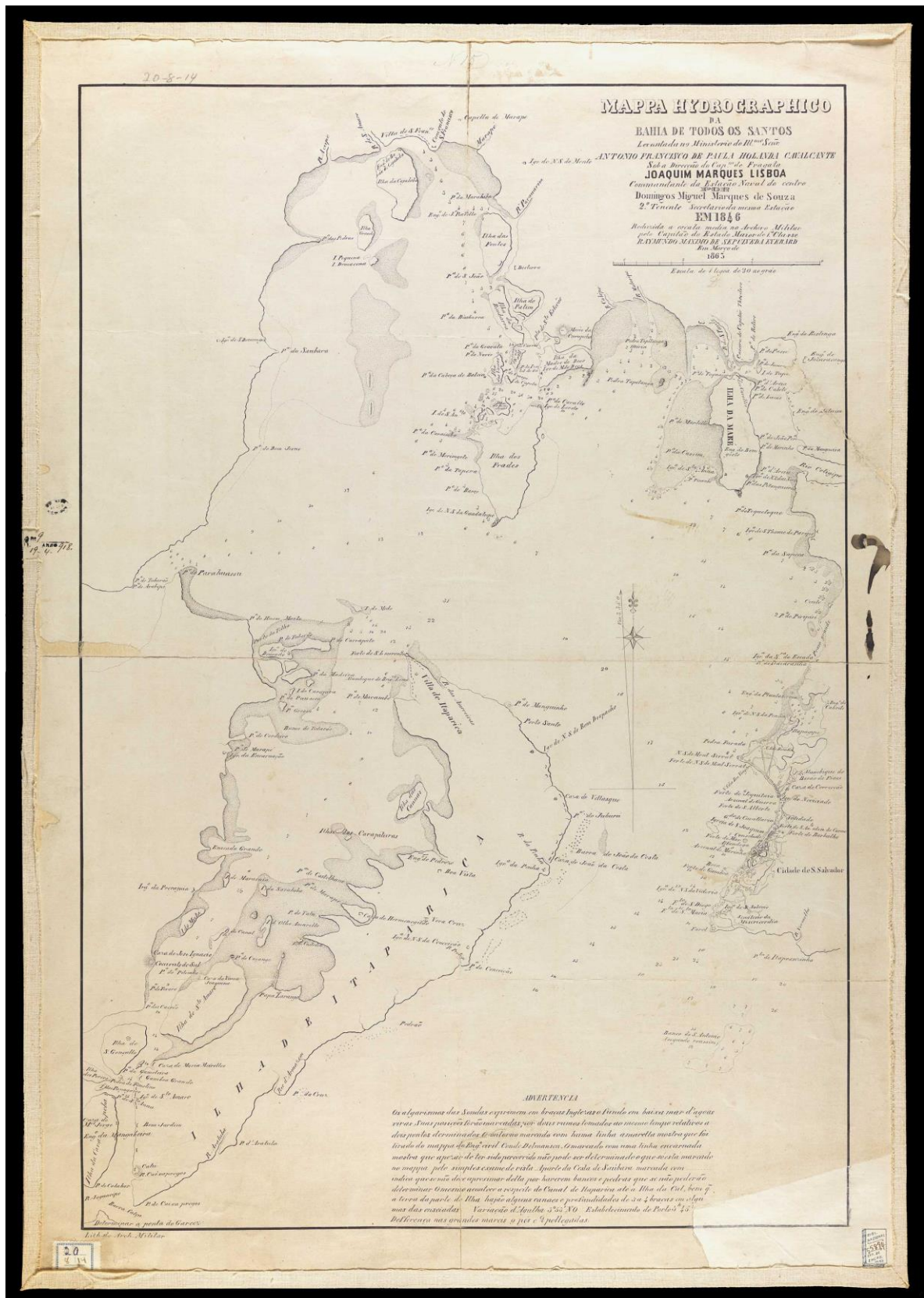
SCHWARTZ, Stuart. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

TEIXEIRA, Cid. **Bahia: caminhos... estradas... rodovias... notas para a historia**. Salvador: Sinduscon-Ba, 1998.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Baía de Todos os Santos: uma visão da geografia histórica**. In: Bahia de Todos os Santos: Aspectos Humanos. Salvador. EDUFBA, 2011.

ANEXOS

Anexo 01



Anexo 02



Anexo 03

