

Escravidão e degradação socioambiental no Recôncavo baiano no período colonial

Esclavitud y degradación socioambiental en el Recôncavo baiano en el período colonial

Slavery and socio-environmental degradation in the Recôncavo baiano in the colonial period

Antônio Carlos dos Santos

Universidade Federal de Sergipe – São Cristóvão – Sergipe – Brasil

<https://orcid.org/0000-0002-7255-0525>

Rosemeire Maria Antonieta Motta Guimarães

Rosemeire Maria Antonieta Motta Guimarães – Cruz das Almas – Bahia – Brasil

<https://orcid.org/0000-0003-3854-281X>

Resumo: O objetivo deste artigo é analisar como a escravidão negreira esteve a serviço da devastação ambiental no Recôncavo Baiano durante o período colonial. Trata-se de um par pouco conhecido, embora largamente comentado por muitos, mas de forma separada. Este texto visa a preencher uma lacuna bibliográfica ao trabalhar dois conceitos caros à sociedade brasileira: o problema da escravidão e o da devastação ambiental na região do Recôncavo Baiano. Por essa razão o presente texto está dividido em duas partes: na primeira, será examinado o comércio dos escravos e sua finalidade inicial; na segunda, será perscrutado como a devastação ambiental foi executada pelos negros, a mando de seus senhores, a fim de suprir o mercado exportador de madeiras, sobretudo, deixando consequências indelévels para a região até os dias de hoje. Espera-se que o texto possa colaborar com o avanço dos estudos interdisciplinares sobre a história ambiental no Brasil.

Palavras-chave: Escravidão, devastação ambiental, Recôncavo Baiano

Resumen: El objetivo de este artículo es analizar cómo la esclavitud estuvo al servicio de la devastación medioambiental en el Recôncavo Baiano durante el periodo colonial. Se trata de un binomio poco conocido, aunque ampliamente comentado por muchos, pero de forma separada. Este texto pretende llenar un vacío bibliográfico trabajando dos conceptos caros a la sociedad brasileña: el problema de la esclavitud y el de la devastación ambiental en la región del Recôncavo Baiano. Por esta razón, el presente texto se divide en dos partes: en la primera, se examinará la trata de esclavos y su finalidad inicial; en la segunda, se escudriñará cómo la devastación ambiental fue llevada a cabo por los negros, a instancias de sus amos, con el fin de abastecer el mercado de exportación de madera, sobre todo, dejando consecuencias indelebles para la región hasta nuestros días. Se espera que el texto pueda contribuir al avance de los estudios interdisciplinarios sobre la historia ambiental en Brasil.

Palabras clave: Esclavitud, devastación medioambiental, Recôncavo Baiano

Abstract: The aim of this article is to analyse how slave slavery was at the service of environmental devastation in the Recôncavo Baiano during the colonial period. This is a little known pair, although widely commented by many, but in a separate way. This text aims to fill a bibliographical gap by working on two concepts dear to Brazilian society: the problem of slavery and that of environmental devastation in the Recôncavo Baiano region. For this reason the present text is divided into two parts: in the first, the slave trade and its initial purpose will be examined; in the second, it will be scrutinized how the environmental devastation was carried out by the blacks, at the behest of their masters, in order to supply the export market for wood, above all, leaving indelible consequences for the region to this day. It is hoped that the text may contribute to the advancement of interdisciplinary studies on environmental history in Brazil.

Keywords: Slavery, environmental devastation, Recôncavo Baiano

Introdução

É conhecida uma lenda indígena que conta a história do surgimento da Baía de Todos os Santos e o Recôncavo baiano. Registra o cronista:

No começo do mundo, uma pomba muito grande e muito branca, partindo de algum ponto do infinito, veio voando, voando, até que, exausta da longa jornada, caiu morta no litoral daquela terra que seria o Brasil. Suas alvas e longas asas, abertas ao solo, transformaram-se nas praias da Bahia. No lugar em que o coração bateu na terra, abriu-se imensa e profunda brecha que as águas do mar preencheram, formando a Baía de Todos os Santos, cujas margens soberbas foram fecundadas pelo sangue da ave legendária [...] (GORDILHO, 2004, p. 17).

A descrição paradisíaca e imaginativa da lenda do surgimento daquela região baiana contrasta com a atmosfera escravocrata e de devastação ambiental que ali vigoraram por séculos. Aquele território foi objeto de confrontos intermináveis, razão pela qual sofreu intensos impactos com a exploração desmedida, já que os estrangeiros evitavam adentrar nas zonas interiores da Bahia, por desconhecimento dessas terras. Por precaução, os portugueses fincaram bases em praias e rios munidos com verdadeiros arsenais de guerra, inicialmente contra os indígenas, logo em seguida sobre os negros escravos e, a “ferro e fogo”, promoveram a ocupação do solo e a devastação de matas virgens em escala continental. Desse percurso, afirma-se que “[os] problemas sociais vividos desde a experiência da colonização despontam com enorme vitalidade, e a exclusão social, [...] a exploração perdulária, dilapidadora e gananciosa da natureza, emergem como uma espécie de ‘maldição’ na nossa história” (MARTINEZ, 2006, p. 92).

Assim, o objetivo deste artigo é analisar como a escravidão negreira esteve a serviço da devastação ambiental no Recôncavo Baiano durante o período colonial. Trata-se de um par pouco conhecido, embora largamente comentado por muitos, mas de forma separada. Este texto visa a preencher uma lacuna bibliográfica ao trabalhar dois conceitos caros à sociedade brasileira: o problema da escravidão e o da devastação ambiental no território do Recôncavo Baiano. Por essa razão o presente texto está dividido em duas partes: na primeira, será examinado o comércio dos escravos e sua finalidade inicial; na segunda, será perscrutado como a devastação ambiental foi executada pelos negros, a mando de seus senhores, a fim de suprir o mercado exportador de madeiras, sobretudo, deixando consequências indelévels para a região até os dias de hoje. Espera-se que o texto possa colaborar com o avanço dos estudos interdisciplinares sobre a história ambiental no Brasil.

A escravidão do povo negro como comércio

Não é novidade alguma registrar que o trabalho escravo voltado para a grande lavoura de exportação, tornou-se, entre o século XVII e XVIII, o mais lucrativo dos empreendimentos realizados por Portugal e que seria parte da aristocracia baiana e brasileira. Como sustenta o historiador Fausto: “tráfico representava, pois, uma fonte potencial de acumulação de riqueza [...]” (2012, p. 22). O espantoso, sobre este tema, é que não se tenha até hoje números precisos a respeito da quantidade de pessoas transportadas para o trabalho escravo nesse período. Há estimativa de que apenas pelos portos brasileiros ocorreu a entrada de quatro milhões de negros, jovens do sexo masculino, em sua grande maioria. A razão dessa imprecisão é que se perdia a conta do número de africanos que eram contrabandeados a um preço maior e destinados a outros lugares, longe das vistas dos senhores de engenho (CHIAVENATO, 2012).

Neste período, grandes fazendas e centros importadores de escravos, vindos de várias regiões da África, transformavam gente em mercadoria. Dentre os centros que mais comercializavam africanos durante o período, figurava o primeiro e mais dinâmico: a Bahia e seu Recôncavo, com o comércio sobremodo facilitado diante da moeda de troca usada pelos traficantes baianos ser o fumo de corda curtido em melaço, açúcar de segunda e aguardente de cana-de-açúcar produzidos em abundância nas terras do Recôncavo.

A procedência dos africanos transportados para a Bahia é registrada em três ciclos que se tornaram clássicos até recentemente. Contudo, as pesquisas mais acuradas da cultura e religiosidade dos povos negros diante das peculiaridades das regiões geográficas da África, mais um novo ciclo foi acrescentado, denominado de Ciclo da Baía de Benin ou Ciclo de Benin (VERGER, 1968) e conhecido por “última fase” ou “período da ilegalidade” (VIANA FILHO, 1938)¹. Este período ficou assim identificado pelo fato de o comércio de africanos persistir, mesmo após a sua proibição com a Lei Antitráfico de 7 de novembro de 1831. Mas a chegada de significativa quantidade de negros foi identificada em vários outros pontos do litoral brasileiro até o ano de 1880. A intensificação do tráfico e o uso exacerbado da mão de obra escrava foram incentivados pela igreja, governo e grandes proprietários. Ou seja, pelos mais interessados nesse empreendimento, porquanto se pautaram em argumentos relacionados a aspectos tidos como religiosos, “científicos” e socioculturais que se perpetuaram ao longo de séculos, ressoando a cada momento da dinâmica agroexportadora do Recôncavo e afinada às suas conveniências político-econômicas.

Dos elementos de cunho religioso às práticas escravagistas, ressaltam-se a captura e o transporte de cativos para exercerem o trabalho nas lavouras como ocupação, livrando-os dos seus “vícios” e “instintos inferiores”, bem como libertá-los dos “desvios” do culto ao vodum (divindades de origem jêje) e do culto aos orixás (trazidos pelos nagôs), submetendo-os aos longos rituais de ensinamentos para um possível conhecimento do mundo cristão e da “verdadeira religião” (NASCIMENTO, 2010). Corroborava em igual medida a esse pensamento avesso à liberdade de devoção dos negros, o Vaticano, instituição maior da fé católica, que apresentava um discurso de apologia ao escravismo e todos os atos brutais e agressões. Pregava que a violência era “pequena coisa, em comparação das suas almas (dos africanos) que eternamente haviam de possuir verdadeira soltura, já que os negros seriam batizados e iriam para o céu” (CHIAVENATO, 2012, p. 83). Um dos papas pioneiros no apoio à perseguição, ao apresamento e à escravização negra no território africano com total exclusividade para

¹ Nascimento se refere a quatro Ciclos: 1º Ciclo da Guiné: Durante a segunda metade do século XVI. 2º Ciclo de Angola e do Congo: Durante o século XVII. 3º Ciclo da Costa da Mina: Durante a primeira metade do século XVIII. 4º Ciclo da Baía de Benin (última fase ou período da ilegalidade): Da segunda metade do século XVIII e durante mais da metade do século XIX (NASCIMENTO, 2010).

os lusitanos, foi Nicolau V (1397-1455), através da bula papal *Romanus pontifex*. Esse Papa ficou conhecido como o “Grande Humanista” (CHIAVENATO, 2012, p. 83).

Em terras colonizadas, o padre Antônio Vieira compartilhava do discurso papal, apesar das suas lamentações sobre os sofrimentos impingidos àquela gente que lhe era “estranha” e “maltrapilha”, chegando aos montes nos navios que cruzavam o Atlântico – concordava com a Santa Igreja e afirmava em seus sermões que “[...] é melhor ser escravo no Brasil e salvar sua alma que viver livre na África e perdê-la” (CHIAVENATO, 2012, p. 83). Por essas conclusões eclesíásticas e o peso ideológico que elas representavam, abriam-se todos os precedentes para se estabelecer, quase que definitiva e generalizadamente, perseguições e preconceitos para com os cultos da raça negra.

As teorias difundidas como sendo de aporte científico, ratificavam o preconceito divulgando informações sobre o tamanho e o formato do crânio dos negros, o peso e detalhes peculiares dos seus cérebros (FAUSTO, 2012). Não havia limites para tornar público o que se tratava de uma raça dotada de pouca inteligência, emocionalmente sujeita a instabilidades e, por “conclusões biológicas”, alardeavam que era inteiramente disposta à submissão.

Sobre os aspectos socioculturais, as justificativas para a escravidão em si, se amparavam na confirmação de viajantes e traficantes de que o regime de servidão já era conhecido, institucionalizado e legitimado no continente africano. Todavia, vale informar que apesar dos africanos já conhecerem a escravidão nos seus territórios de origem, esta prática ocorria em duas ocasiões: ou por contraírem dívidas que não eram saldadas, ou como consequência de confrontos tribais – a partir dos quais eram detidos como prisioneiros de guerra – mas podiam, logo em seguida ao aprisionamento, ser integrados como membros das tribos que os encarceravam. Entretanto, a condição de escravo no Brasil era diferente.

Inicialmente, para a captura dos africanos em seus territórios de origem, os traficantes geralmente aproveitavam as guerras tribais e até as guerras santas – como as *jihads* – contra negros não muçulmanos. Fossem tratados pelos europeus como mercadoria ou animal de carga, o sucesso do negócio resultante desses conflitos estava na obtenção dos africanos que eram comprados a preço baixo e, além mar, vendidos a preço alto. Muito embora suas condições físicas e psicológicas, quando da chegada à costa litorânea brasileira, fossem lastimáveis (CHIAVENATO, 2012).

As viagens nos navios negreiros eram as mais precárias em alimentação e higiene. Doenças se transformavam, num curto espaço de tempo, em epidemias e a “carga” que restava ainda viva, chegava reduzida a um dos seus destinos: os mercados locais na costa do Brasil, com a finalidade de serem postos à pesagem, à medição e à comercialização, já que eram conhecidos como “peças da África” (CHIAVENATO, 2012, p. 102), uma vez

que não se vendia um, dois, três, dez, vinte ou qualquer quantidade por unidade de escravos, mas se comercializava peças de gente.

A partir de 1660, uma “peça” no geral era 1,75 metro de negro, no padrão de medidas atual. Assim, 5 negros entre os 30 e 35 anos, somando 8,34 metros, representavam não 5 escravos, mas 4,76 peças. Dois negros de 1,60 metro eram apenas 1,8 peça. O valor do negro media-se pelos músculos, idade, dentes, sexo, saúde, aspecto geral. Por isso o padrão de “peça” podia variar de 1,85 a 1,60 metro, dependendo do estado do lote (CHIAVENATO, 2012, p. 102).

Os comerciantes que os levavam para o interior, vendendo-os ou entregando-os nas fazendas e engenhos, a proprietários da agroindústria exportadora de açúcar e/ou de fumo, aumentavam o preço das “peças da África” e cobravam tão alto por elas nas transações realizadas que, na maioria das vezes, vendiam a prazo e impunham juros exorbitantes, endividando cronicamente os compradores. Esses são alguns dos vários episódios do sistema escravista, os quais demonstram a desumanização do negro, sua transformação física em objeto, em mercadoria da qual se obtém lucro.

As atividades realizadas pelos cativos nas fazendas de cana-de-açúcar iam da casa grande, passando pelos engenhos até a execução dos trabalhos pesados do campo. Contudo, especialmente nestes dois últimos, parece difícil precisar o que era pior: as tarefas nos engenhos, manipulando as moendas, as caldeiras e fornalhas, ou as tarefas de plantio, limpeza, colheita e transporte da cana.

No campo, os trabalhos se prolongavam por doze horas, com breve intervalo no meio do dia para comer e beber. Antes ou depois desta jornada, tinham de quatro a seis horas para cortar lenha, consertar a casa grande, fabricar farinha de mandioca nos moinhos, amassar barro, fazer telhas e tijolos nas olarias da fazenda. Nos engenhos, fornalhas e caldeiras eram fontes de calor insuportável e, comumente, as queimaduras atingiam gravemente quem nelas trabalhava. Também não era novidade os cilindros das moendas “engolirem” mãos e braços dos escravos quando estes introduziam feixes de cana no equipamento.

No final das contas, os escravos representavam um investimento, portanto deveriam ser explorados ao máximo do seu rendimento. Em algumas fazendas apenas eram poupados quando o trabalho fosse perigoso ao extremo, ameaçando causar-lhes danos físicos limitadores para as tarefas diárias. Porém, quando as forças exauriam quase completamente, beirando a exaustão, não raro morriam. E, dessa forma, a resistência física dos negros escravos era relativa, sua expectativa de vida útil era de sete anos em média, ou seja, tempo contado a partir do início do cativeiro e no qual permanecia com saúde para trabalhar (CHIAVENATO, 2012).

Os castigos impingidos aos negros foram os mais diversos, porque se punia por quaisquer motivos e com autorização das *Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, garantidas através de regimentos de instrução detalhada de como açoitá-los e mantê-

los acorrentados (CHIAVENATO, 2012). A tradição oral dos moradores do Recôncavo é abundante, relata-se que no interior dos engenhos aconteceram castigos nos quais escravos, quase rotineiramente, “[...] foram metidos em fornalhas ardentes, atirados em tachos de mel fervente, enterrados vivos, mortos no tronco ou a chicote.” (FRAGA FILHO, 2006, p. 63). E os casos são inúmeros de senhores e senhorinhas de engenho que não se intimidavam com as atitudes autoritárias e constrangedoras que cometiam com requintes de sadismo. Ao tempo em que as punições aconteciam amiúde, o desespero era companheiro dos escravos e se materializava nos seus suicídios por afogamento, enforcamento, ingestão de terra, no assassinato dos próprios filhos ao nascer – quando chegavam a nascer –, pois o pensamento das escravas era de que os filhos, ao crescer, também sofreriam e iriam se submeter à humilhação aplicada aos pais.

A dinâmica das relações expostas nas condições de vida e trabalho dos negros alimentava e sustentava uma outra dimensão existente no Recôncavo, o uso intensificado com o aproveitamento da “força brutalizada como um animal, uma verdadeira máquina de riqueza e lucros” (CHIAVENATO, 2012, p. 58), que nada valeria sem o crescente sacrifício do braço escravo: a realidade dos engenhos e dos latifúndios da monocultura.

Em relação aos engenhos, eram instalações complexas que comportavam construções (como a casa grande, o engenho, a senzala), plantações de cana-de-açúcar, equipamentos para o seu processamento, escravos, alimentação, roupas, pastagens, gado, transporte, local para armazenamento e estocagem do açúcar produzido e, na maior parte das instalações, barcos e os rios navegáveis do Recôncavo. Assim, o pleno funcionamento de um engenho demandava custos altos dependendo de crédito com investidores externos ao negócio do açúcar.

Decorre de tal situação uma outra, ou seja, para financiar as atividades dos engenhos locais, muitas vezes as fontes de crédito provinham, prioritariamente, de instituições religiosas e beneficentes, só posteriormente se recorria aos comerciantes. Das negociações originadas e mantidas entre esses segmentos da população resultaram as trocas de favores e acertos dos mais espúrios, que viriam a superar limites temporais e minar outros espaços no embate das relações sociais.

Quanto ao latifúndio, também adquirido pelos senhores de engenho para servir apenas à monocultura geradora de rentabilidade, do ponto de vista ambiental, incendiou e desmatou vastas extensões de terra (o fogo e o machado destruíram matas e derrubaram árvores de madeira de lei), modificou gradativamente o clima e o regime das águas, principalmente no período dos ciclos econômicos do açúcar e do fumo. Foram dois produtos que estiveram na mira da agroindústria exportadora por séculos.

Gabriel Soares de Sousa, senhor de engenho do Recôncavo com fazenda em Jaguaripe, escreveu pormenorizadamente no seu *Tratado descritivo do Brasil*, em 1587,

sobre essa região. Dentre os temas abordados, há destaque para descrições da qualidade dos solos, a topografia, a geografia, os recursos naturais, a localização e produção dos engenhos, o processo de fabricação do açúcar e sua comercialização. Enfim, o fazendeiro também escritor, expôs um vasto cabedal de informações que possibilitaram demonstrar nos seus escritos até as facilidades da execução dos trabalhos mais variados nos engenhos e dos mais grosseiros nos canaviais através do braço escravo e a quantidade infundável de madeira à disposição dos que quisessem utilizá-las.

Já em finais do século XVI foram identificadas oito casas de melles,² quatro engenhos em construção e trinta e seis em pleno funcionamento.³ Com a conjunção dos solos de areia e de massapê, propícios às grandes plantações, pontos estratégicos do Recôncavo viriam a ser fundadas vilas. Inicialmente foram denominadas de Vila de São Francisco da Barra do Rio de Sergipe do Conde (1698), Vila de Santo Amaro de Nossa Senhora da Purificação (1727), Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira (1698) e sua Freguesia de Santiago Maior do Iguape – também destaque na *plantation* agroaçucareira; Vila de São Bartolomeu de Maragogipe (1724), Vila de Nossa Senhora da Ajuda de Jaguaripe (1697), Vila de São Félix do Paraguassu (1889).⁴

Todas essas localidades, banhadas por rios navegáveis, com terrenos adequados ao cultivo e à expansão da agroindústria da cana-de-açúcar, do tabaco, da mandioca – esta última em menor escala que as destinadas para exportação – e de outros cultivos de alimentos para subsistência, foram logo povoadas. E o vale do Paraguaçu, onde estavam grandes currais de força motriz, com os bois criados na maior parte dos engenhos de açúcar, logo eram destinados a atender os trabalhos de transporte de carga e das moendas de cana.

Nessas localidades, onde os exploradores europeus fizeram índios e negros “limparem” terras para o plantio e o cultivo das lavouras de cana, tabaco e mandioca, surgiram pequenas sedes e povoados com populações cada vez mais crescentes e que orbitavam entre Salvador e a hinterlândia, num intenso comércio de produtos que escoavam e abasteciam os portos da cidade, tendo como meio de transporte barcos de grande e médio porte que navegavam pelos rios do Recôncavo.

Escravidado submetido à devastação ambiental

² Segundo Sousa, ao referir-se às “casas de melles”, (grafado desta forma) usa terminologia muito comum à época para denominar as construções bem menores que o engenho, mas que eram utilizadas exclusivamente para o fabrico de aguardente e melado.

³ Cf. SOUSA, 1938; CARDIM, 1978; SCHWARTZ, 1988; TAVARES, 2008; CHIAVENATO, 2012.

⁴ Apesar de alguns autores discordarem entre si sobre algumas dessas datas, vale conferir mais detalhes em: TAVARES, 2008; NUNES, 1996; SCHWARTZ, 1988; AZEVEDO, 1969.

Dos primeiros colonos aos seus descendentes, gerações de fazendeiros e produtores envolvidos num sistema internacionalizado de base escravista e mercantil, destruíram irresponsável e imprudentemente grandes extensões de florestas virgens para abrir terrenos para lavouras. No século XVII, com os senhores de engenho vislumbrando e ambicionando cada vez mais a expansão da fronteira agrícola, exigiam a total retirada da cobertura vegetal que existia originalmente nas fazendas com o intento das plantações de cana poderem se espriar. Das densas florestas que possuía a região, muito da mata virgem foi derrubada inicialmente com machados e enxadas e, logo em seguida, com as queimadas. A essa altura “a paisagem do Recôncavo era completamente outra, irreconhecível para um olhar ameríndio” (RISÉRIO, 2004, p. 245).

Longos trechos na costa marítima também se prolongavam até a foz dos rios, banhando suas margens cobertas por manguezais. Essa constatação se tornou um obstáculo para a grande maioria dos senhores de engenho, ansiosos por ocupar essas margens e “cada centímetro de terra” (SCHWARTZ, 1988) com canaviais. O que se constituía como um problema econômico para esses fazendeiros era uma fonte de alimento e subsistência para os escravos, que das entranhas das raízes dos mangues extraíam caranguejos, siris, aratus, guaiamuns e uma variedade de crustáceos.

Com a complexidade peculiar à engrenagem de funcionamento contínuo dos engenhos, fosse esse funcionamento na época do plantio da cana, fosse nos períodos da safra e do processo de fabrico do açúcar, eles demandavam grande consumo de madeiras. A propósito, foi observado que “os plantadores de cana não viam na floresta nada além de um obstáculo à realização de suas ambições” (DEAN, 1996, p. 74-75). Extraía-se até a capoeira, um tipo de vegetação nascida e crescida após a derrubada da mata virgem. Isso ocorria, *grosso modo*, por duas vias de atuação que não poderiam ser disjuntas da produção açucareira destinada à comercialização em ampla escala no mercado exterior.

A primeira via estava arraigada numa prática já tornada comum, a de que o plantio da cana deveria ser precedido da derrubada de áreas imensas de floresta. A segunda era calcada na necessidade, sempre crescente, de quantidades consideráveis de madeiras de lei destinadas para a construção de prédios (a casa grande – com todo o seu esplendor, imperava sobre o terreno denotando riqueza e poder –, as senzalas, a capela, a casa do engenho, a olaria, o galpão de secar o açúcar, às vezes também a casa de purgar e a destilaria); para a fabricação de canoas e barcos; para a armação das moendas e dos carros de boi; para a confecção das formas e caixas que acondicionavam o açúcar; e, principalmente, para o uso de imensas pilhas de lenha para as fornalhas, queimando toda a madeira com a agilidade de um verdadeiro sistema industrial (BURSZTYN & PERSEGONA, 2008).

Das casas grandes, sobrados e vivendas de engenhos do Recôncavo que resistiram ao tempo, eram muito comuns os edifícios com dois andares rodeados de amplos terraços de lazer, visando o conforto, o bem-estar e a segurança das famílias opulentas que viviam na zona rural. De modo habitual, a grande maioria dos proprietários de terras da região vivia nos sobrados e casas espaçosas de suas plantações, engenhos e fazendas, só passando a ter mais uma residência na cidade tempos depois, quando o sucesso do empreendimento agroindustrial estava encaminhado e/ou garantido (TAVARES, 2008). Algumas construções deixaram vestígios de “[...] resistência nos lineamentos de grandeza sólida, no feitiço definitivo que recorda épocas de fastígio prometededor de amplos futuros” (PINHO, 1982, p. 226). E tal resistência é demonstrada em residências que atravessaram séculos, embora muito arruinadas e malconservadas, não se deixaram vencer completamente pelo tempo.

O senhor de engenho Gabriel Soares de Souza, relatou que aqui se encontravam com facilidade madeiras de qualidade elogiável e sem o menor obstáculo no acesso a elas e, por isso mesmo, as ferragens e muito do que se utilizava nos engenhos podiam ser fabricados com igual facilidade diante de tanta fartura vegetal. Isto é, no começo do empreendimento das *plantations* e sua imbricação com a intenção exploradora, tudo se encontrava à mão, mas com as incessantes derrubadas de árvores seculares, as lenhas já estavam vindo de longe, tinham que descer até do sertão para atender aos engenhos, com custos muito altos para os latifundiários (AZEVEDO, 1969). Durante esse período, o desmatamento foi uma constante com o crescimento das canas e com o funcionamento ininterrupto das fazendas que, em “sistema de *plantation*, o açúcar, cujo custo em vidas escravas e em floresta nativa foi espantosamente desproporcional ao resultado” (DEAN, 1996, p. 106).

Sob esse enfoque, os usos indiscriminados de alguns paus de lei e de outros nem tão nobres, foi registrado que o madeiramento da casa grande sempre usaria massaranduba, pau-brasil, jacarandá e vinhático, paus de maior resistência; a casa do engenho melhor a sustentaria se utilizasse a massaranduba; os eixos da moenda resistiriam com as armações de sapucaia; as rodas-de-água de pau-d’arco ou vinhático. Os barcos, lemes e canoas deveriam ser construídos com madeira de jequitibá ou angelim; a casca da embira servia bem para a calafetagem e sua madeira era boa para os mastros; para as varas, o uso do mangue branco; a resina do camaçari poderia muito bem substituir a cola. Quanto às quilhas, usavam sapupira, os remos dariam mais velocidade e eficiência se cortados a partir de paus de lindirana, ou podiam ser também de jenipapo (RISÉRIO, 2004; ARAUJO, 2000; PINHO, 1982).

Não obstante a região do Recôncavo ter sido logo reconhecida pelas plantações nas quais predominavam extensos canaviais e o açúcar ter permanecido como a sua principal cultura, a lavoura fumageira também se expandiu e o tabaco foi posto entre os

artigos mais rentáveis envolvidos nas negociações do intenso tráfico negreiro. Associado ao empreendimento de agregar mão de obra escrava no cultivo de um outro produto certamente promissor no comércio intercontinental, os solos arenosos serviram à produção do tabaco nas Vilas de Maragogipe, Jaguaripe, Cachoeira e, logo defronte a esta, na margem oposta ao Rio Paraguaçu, na área que viria a ser conhecida como a Vila de São Félix do Paraguassú.

Por ser menos dispendioso e de menor complexidade no seu beneficiamento que o açúcar, o fumo foi produzido tanto em grande escala, quanto em pequenas quantidades por proprietários de terras de Santiago do Iguape – município de Cachoeira – que combinavam ambas as culturas onde havia solos de areia (plantações de tabaco) e solos de massapê (plantações de cana). A condição de menor custo empregado na lavoura fumageira não era, contudo, garantia de acesso aos proprietários mais simples para produzi-la. No que tange ao número reduzido de terras e mão de obra, diante do quantitativo de ambos destinado ao cultivo da cana-de-açúcar, “não era cultura do homem pobre” (SCHWARTZ, 1988, p. 85) e dependia completamente do trabalho dos cativos.

Entre os séculos XVII e XVIII, as vilas do Recôncavo já produziam “talvez até 90% do fumo exportado para a Europa” (BARICKMAN, 2003, p. 64). Fumo de corda, como era mais difundido e que sofreu várias flutuações no seu comércio, indo de períodos de ascensão e de franca exportação – períodos nos quais “as plantações de fumo em Cachoeira se expandiam para formar um aparente interminável ‘pélago de verde’” (BARICKMAN, 2003, p. 65). Os períodos seguintes que passaram a evidenciar a queda nas transações comerciais envolvendo a lavoura de tabaco estiveram relacionadas a vários fatores, dentre eles, interferiram a alta produtividade de outros países; o interesse nos minérios explorados de outras regiões da Bahia e do Brasil, também na mira das exportações; e a proibição do tráfico de escravos que se seguiria tempos depois sob a onda de protestos, conflitos, resistências e fugas dos negros.

Enfim, somados aos problemas acima referidos, o clima já mostrava mudanças com as secas que começaram a ser sentidas na região, uma delas verificada durante a presença dos naturalistas Johann Baptist von Spix (zoólogo) e Carl Friedrich Philipp von Martius (botânico e médico), que estiveram no Recôncavo no ano de 1818 “e encontraram uma paisagem desoladoramente ressequida” (BARICKMAN, p. 67). Para agravar aquela situação, dois problemas vão repercutir nas questões ambientais da região: a exploração de madeira para suprir a reconstrução de Lisboa após o seu terremoto, em 1755, e a construção naval na Baía de Todos os Santos: “O volume da saída de madeiras atingiu ponto tal que o transporte e a extração conheceram isenções no pagamento de direitos em 1755 e 1757” (MARTINEZ, 2006, p. 73). Isto quer dizer que a espoliação da natureza estava sempre sujeita em primeiro plano, às necessidades “dos

de fora” e, depois, de um segmento abastado que se apropriara, se tornando dono das riquezas e do patrimônio natural que seriam de toda uma população local. A esse respeito, é importante relatar o fato de também haver uma extração indiscriminada de madeira para exportação, desde o século XVI, encaminhada à construção civil,⁵ à fábrica de artilharia do reino⁶ e à sua indústria naval,⁷ que não se resumia apenas ao pau-brasil. Eram madeiras transportadas para estaleiros em Portugal destinadas, inicialmente, “[...] às pranchas, vigas e mastros para os navios que formavam a armada portuguesa” (BARICKMAN, 2003, p. 175; DEAN, 1996, p. 151; AZEVEDO, 1969, p. 402).

A Bahia, na sua “investida naval”, herdou das *igapebas e igaras* dos Tupinambá as tradições náuticas ameríndias, que abarcavam o conhecimento das madeiras tropicais mais apropriadas à fabricação de barcos. Foi assim que teve origem e foi inaugurado o primeiro estaleiro baiano em 1550, quiçá brasileiro, como espaço de construção e reparos de grandes embarcações, situado na Ribeira. A Bahia tornava-se então, o berço do segmento naval no Brasil (RISÉRIO, 2004, p. 253). E todo o Recôncavo alimentava o setor de construção e de reparações navais. Tornava eficiente, por conseguinte, tanto o transporte interno quanto externo de produtos como o açúcar, o fumo, a mandioca, e diversos alimentos que iam e vinham pelas vias marítima e/ou fluvial, atendendo necessidades e interesses.

Nos séculos seguintes, as Vilas de Jaguaripe, Nazaré, Maragogipe, Cachoeira, enviaram madeira em abundância para o setor de fabricação e manutenção naval que prosperava no Recôncavo. E até a vila de Jaguaripe, já com alguns madeireiros e donos de serrarias, por um lado forneceu lenha para os engenhos e, por outro, moldou pranchas de madeira para serem usadas nas operações que envolviam a arquitetura e a montagem das embarcações (BARICKMAN, 2003). A intervenção estatal firmou bases na produção baiana de navios, tanto pelo fato de implantar um estaleiro na Baía de Todos os Santos, quanto pelo estímulo proporcionado à construção particular de navios – curiosamente lançando mão de estratégias bem afeitas aos governantes atuais – concedendo isenções fiscais, doações em dinheiro ou vantagens similares.

Todavia, os proprietários de engenho do Recôncavo desde o início do plano naval foram contrários ao estabelecimento do estaleiro, pois tinham como justificativa que a instalação de uma fábrica de navios de grandes dimensões “iria, inevitavelmente, privá-los da madeira necessária às operações da indústria açucareira. Os engenhos precisavam, realmente, de muita, muita madeira” (RISÉRIO, 2004, p. 370). Outra crítica

⁵ **Ordens Régias**. Volume II, documento nº 65. O Rei ordena o embarque e remessa de madeiras de construção para o reino; **Ordens Régias**. Volume IV, documento nº 84. Manda fazer remessa de hastes para Lisboa.

⁶ **Ordens Régias**. Volume VIII, documento nº 196. É acusado o recebimento de madeiras para a Fábrica de Artilharia, também ordenando suspender remessas até nova ordem.

⁷ **Ordens Régias**. Volume IX, documento nº 3. O Rei, à vista de informações de pessoas práticas, ordena o transporte de madeiras do Brasil para a Fábrica de Navios no reino.

é de que o projeto do estaleiro “[...] resultaria com certeza no consumo de muitos paus da melhor qualidade, indispensáveis aos engenhos” (AZEVEDO, 1969, p. 404). E a madeira utilizada em larga escala nas fornalhas da produção do açúcar era também, naquela época, a matéria prima essencial da produção náutica.

É curioso constatar que a preocupação pública com o destino das matas em alguns momentos, ainda que houvesse restrições através de leis e ordenações proibitivas ao corte de árvores de madeiras nobres, não se efetivavam completamente. Isto acontecia por duas vias que, no final das contas, se complementavam: a primeira delas ligada ao interesse no sucesso da indústria naval; e a segunda, à exportação de produtos agrícolas. E, algumas das situações que levam à veracidade destas afirmações se referem às contradições expressas quando se torna também patente o apoio simultâneo concedido tanto ao comércio açucareiro e fumageiro, quanto à construção de navios e galeões no estaleiro da Ribeira, em Salvador.

Percebe-se então que os confrontos não foram raros, bem como os protestos das oligarquias agrárias contra o estaleiro, pedindo o encerramento das suas atividades. Isto sob as alegações de que havia extração intensiva de madeira do Recôncavo e tratava-se de recurso natural que já sinalizava sua escassez. Uma incoerência, mas que não ficou isenta do olhar criterioso de historiadores baianos quando analisaram para qual empreendimento pendia os interesses econômico-financeiros de parte do governo – sujeito à imposição ou aos pedidos de particulares – ou diretamente dos próprios latifundiários, tão refratários às legislações sobre restrições no corte de árvores, mas empenhados em propor leis com vistas à sustentação dos seus negócios. Registra o historiador: “O Senado da Câmara da Bahia escrevia a Sua Majestade ratificando apelos anteriores [...] e pedia a extinção da fábrica de galeões da Ribeira da Cidade, porque estava acabando com as sucupiras indispensáveis para carros, rodas de água, pontes sobre que moem as moendas, buchas das mesmas moendas e para as embarcações dos engenhos” (PINHO, 1982, p. 245). Em igual medida, ou de modo ainda mais devastador, foi o aumento crescente e incessante da utilização da madeira fornecida pela floresta como fonte energética para a obtenção de combustível (BARICKMAN, 2003). O consumo de lenha tinha nas fornalhas que compunham as caldeiras, especificamente instaladas no interior da casa do engenho, um voraz consumidor de combustível vegetal.

Ainda a respeito dessas fornalhas, uma descrição mesmo que metafórica, é feita de modo gritante acerca do trabalho dos escravos próximos ao fogaréu e no calor da casa do engenho, bem como ao uso irresponsável de grande quantidade de madeira, o que ocorria sob o total descaso da maioria dos particulares e do descumprimento de regimentos acerca da exploração vegetal. Ao que parece, toda a mata ainda iria permanecer disponível para explorações futuras. Desse modo, a irresponsabilidade concomitante ao desprezo à questão socioambiental vigente não escapou à seguinte

narração crítica: “[São] enormes bocas devoradoras de homens e madeira [...]. Bocas verdadeiramente tragadoras de matos, cárcere de fogo e fumo perpétuo e viva imagem dos vulcões, Vesúvios e Etnas [...], do Purgatório ou do Inferno” (PINHO, 1982, p. 217).

E o uso e abuso do braço escravo no trabalho árduo também serviram de resistência a essa realidade. Resistência que passava pelo envenenamento dos donos de engenhos, bem como seus familiares e chegava às vias de fato, com a organização de revoltas que, apesar da vigilância e opressão sobre os cativos, conseguiram reunir dezenas ou até centenas de negros, do Recôncavo a Salvador. As fugas sempre tendiam a se intensificar, mesmo no período da abolição, abolição da escravatura que não se cumpria, de fato. Sobre isso, foi documentado que “[...] abolicionistas de São Félix e Cachoeira proclamavam que [...] os cativos deveriam reunir os parentes das senzalas e cozinhas e fugir para aquelas cidades” (FRAGA FILHO, 2006, p. 114). As fugas dos escravos para os quilombos levaram-nos a se transformar em pequenas comunidades, organizadas social e politicamente com o objetivo de consolidarem-se como agrupamento através da propriedade coletiva e da força guerreira que os movia nos levantes (CHIAVENATO, 2012). Os fugitivos do cativeiro buscavam, acima de tudo, encampar um projeto de vida com independência e autonomia na sua nova forma de existir nesse território baiano.

O cenário da labuta cotidiana dos escravos era extenuante no plantio, no transporte e no cozimento da cana. Sobre a devastação ambiental reinante, estimava-se que para cada quilo de açúcar produzido, era preciso queimar cerca de quinze quilos de lenha: “[...] se em 1676 o recôncavo abrigava 130 engenhos, à entrada do século XVIII, em 1710, o seu número havia subido para 146” (RISÉRIO, 2004, p. 246). Nas décadas finais daquele século, houve um aumento considerável em mais de 260 engenhos no Recôncavo (ETCHEVARNE; FERNANDES, 2011).

Diante dessa situação, a busca de alternativas foi determinante, já que houve diversas tentativas no sentido de diminuir o uso de lenha ou na busca de substituí-la, sem reduzir a quantidade de açúcar produzido, logrando talvez até aumentar consideravelmente o açúcar fabricado ao ampliar, no mesmo compasso, o volume de exportações. Dois proprietários de engenhos de Cachoeira foram os pioneiros no Brasil a fazer experiências “aproveitando melhor” o bagaço de cana como combustível para as fornalhas (PINHO, 1982; SCHWARTZ, 1988). Foram eles o Dr. Manuel Ferreira da Câmara, dono do Engenho da Ponta; e o Professor Régio da Cátedra de Filosofia, o Sr. Manuel Jacinto de Sampaio e Melo, proprietário do Engenho São Carlos, ou “Engenho da Filosofia” – apelido sarcástico posto por latifundiários descrentes da novidade do uso do bagaço de cana e pelo qual ficou conhecido. Ambos os senhores de engenho foram contemporâneos na empreitada de solucionar a questão do uso da lenha para processar a cana. E, diga-se de passagem, essa área da baía do Iguape foi a primeira do Recôncavo

a substituir a chamada cana crioula pela cana caiana, espécie mais fibrosa que a outra, portanto com bagaço de melhor combustão (BARICKMAN, 2003; PÁDUA, 2004).

No Engenho da Ponta houve completa reforma nas fornalhas no sentido de testar e, posteriormente, se fazer uso definitivo do bagaço da cana caiana. Experiência que foi divulgada pelo dono da propriedade não só pela economia de pilhas de lenha, mas também por poupar o trabalho de bois e escravos no transporte de grande quantidade de madeira e pela qualidade de excelência do açúcar produzido. Sobre as experiências realizadas pelo Sr. Manuel Jacinto de Sampaio – ao mesmo tempo em que Dr. Manuel Ferreira da Câmara se orgulhava do resultado alcançado em seu engenho – algumas tiveram êxito, como as que reduziram o uso de lenhas e diminuíram o número de animais envolvidos no trabalho das moendas. Outros inventos não vingaram, mesmo assim o Professor Manuel Jacinto seguiu persistente no intento de difundir ao máximo seus experimentos. Por causa destes, fez várias publicações, inicialmente expôs uma série de artigos no *Jornal Idade d'Ouro do Brazil*, em Salvador, a partir de 1812 (PINHO, 1982).

A escassez de madeira que se presenciava na região, dia após dia, já fazia parte dos discursos queixosos dos proprietários de engenhos pela falta constante de lenhas nas matas mais próximas. Porque estavam caminhando “[...] *a passos largos para huma decadencia total*” (MELO, 1816, s/p) instigou o Professor Manuel Jacinto a escrever tal comentário em “um dos livros centrais da literatura agrícola brasileira” (PINHO, 1982, p. 239), publicado no ano de 1816. Ainda neste mesmo livro, seu autor, que já tecia críticas aos fazendeiros insistentes nos métodos mais arcaicos e predatórios – não só em relação à conservação do ambiente natural, mas agindo da mesma forma no tocante à sobrevivência do negócio açucareiro – fez uso dos próprios conhecimentos para alertar, pela via da provocação, outros estudiosos de sua época que não aproveitavam as leituras de grandes autores em prol de atitudes ou descobertas para a superação de obstáculos. Isto é, poderiam transpor e quiçá até mesmo resolver os desafios postos nas mais diversas circunstâncias das suas existências em coletividade. E, sobre esse ponto, desferiu as seguintes palavras: “Os nossos Filósofos estão dormindo ha 300 annos sobre este importante objecto, [uso de lenhas] sem advertirem, que as Sciências Naturaes não se estudão para disputar nas Aulas, ou conversar nas Assembléas, mas para descobrir verdades interessantes ao bem commum” (MELO, 1816, p. VII – grafia original).

Apesar de ter sido alvo do escárnio e da ironia de seus vizinhos latifundiários, o Professor Manuel Jacinto assim respondeu, na publicação de 1816: “[...] os sarcasmos e sátyras não me causão admiração; porque leio na Historia literaria, que grandes homens, que adiantarão as Sciencias, opondo-se a opiniões, inda que erradas, geralmente recebidas, tiverão máo pago” (MELO, 1816, p. XI – graf. original). Os esforços dispendidos pelo Professor Manuel Jacinto, todavia, parece que valeram a pena, haja

vista saber-se que até o final do século XIX, quase metade dos engenhos do Recôncavo já havia aderido à utilização do bagaço da cana caiana, empregando-o como combustível eficiente no processo de elaboração do açúcar (BARICKMAN, 2003; PÁDUA, 2004). A despeito dos avanços tecnológicos no reuso do bagaço da cana de açúcar, de qualquer modo, a devastação ambiental no território não cessou nem diminuiu o trabalho escravo, aliado à plantação canavieira, foi o par destrutível da natureza humana e ambiental. O que se percebeu foi que a escravização do povo negro esteve a serviço de uma aristocracia rural pelo uso da força, uma opressão tal que resvalou para a expropriação do ambiente natural, da sua degradação desde tempos remotos, fazendo uso e exaurindo o solo e suas florestas, como se fossem recursos inesgotáveis a nutrir as ambições desmedidas por patrimônio, ostentação e poder.

Considerações finais

A Baía de Todos os Santos foi assim batizada pelos portugueses no ano de 1501 pelo fato de terem chegado ali em 1º de novembro – dia de todos os santos no calendário cultural e religioso dos europeus. Já para os povos originários, *Kirimurê*, é a denominação original dessa baía na língua tupi, traduzida como o grande mar interior dos índios Tupinambá (ARAÚJO, 2000, p. 10). Ela foi, aos poucos, se transformando em um ponto na rota das navegações oceânicas, sobretudo um lugar conveniente à rede de mercados que se integravam ao emergente capitalismo europeu. Como registra o historiador: “Entre 1501 e 1549, as águas da baía tupinambá eram refúgio da navegação europeia, mas as terras ainda eram dos nativos, como bem atestam as notícias da feitoria livre e cosmopolita de Diogo Álvares, o Caramuru, e sua esposa tupinambá, Paraguaçu [...]” (ARAÚJO, 2000, p. 10).

Já o Recôncavo Baiano é território que simplesmente significa “a terra em redor de uma baía” se tornou, pouco a pouco, desde o século XVII, um dos lugares mais importantes econômica e historicamente, como registra Mattoso:

[Tinha] esplêndidas matérias-primas para a fabricação de móveis austeros na época colonial [...]. Essa floresta clara se desenvolvia, nos primeiros tempos da colonização, sobre uma zona extensa, mais ou menos paralela à costa [...]. É a região onde a cana-de-açúcar produzida em plantation predominou depois, quase como monocultura [...]. Hoje, da mata antiga, restam raríssimos exemplares (1992, p. 39).

Mas, qual seria o limite entre a Baía e o Recôncavo? Diante da ausência de um consenso sobre a localização precisa entre um e outro, ao que tudo indica, há um peso maior da sua historicidade: a faixa de terra chamada Recôncavo “[...] foi sempre mais um conceito histórico que uma unidade fisiográfica” (SANTOS, 1998, p. 62). A fácil acessibilidade à Baía de Todos os Santos e à Salvador, influenciou incisivamente na

dinâmica de vida do Recôncavo, o qual esteve no centro de importantes ciclos da economia brasileira, durante séculos.

Assim, o que foi analisado neste texto foi a conexão entre a escravidão à serviço da devastação ambiental na região do Recôncavo baiano, verdadeira arena permeada de tensões nas relações assimétricas constituídas, a partir das quais o poder econômico foi estabelecido e consolidado, subjugando os povos originários, inicialmente, e depois, os escravizados vindos da África. De exuberante e paradisíaca, a região tornou-se seca, árida e, em algumas partes, sem vida para a plantação ou a pesca. Foi, neste sentido, que o artigo focou sua análise no comércio escravocrata enquanto mecanismo de riqueza a serviço da devastação ambiental, igualmente com fins na exploração comercial agrário-exportadora – açucareira e fumageira – e que e que repercutem, sobremaneira, na contemporaneidade desse território.

Referências

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. *In: Revista Bahia Análise & Dados* (Publicação da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI), v. 09, nº 4, Março de 2000.

AZEVEDO, Thales de. **Povoamento da cidade do Salvador**. Salvador-BA: Editôra Itapuã, 1969.

BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Trad. Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BURSZTYN, Marcel; PERSEGONA, Marcelo. **A grande transformação ambiental: uma cronologia da dialética homem-natureza**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

CARDIM, Pe. Fernão. **Tratados da terra e gente do Brasil**. 3. ed., Vol. 168, Brasiliana, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978

CHIAVENATO, Júlio J. **O negro no Brasil**. São Paulo: Cortez Editora, 2012.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. Trad.: Cid K. Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

ETCHEVARNE, Carlos; FERNANDES, Luydy. Apontamentos para uma arqueologia do Recôncavo Baiano. *In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio. (Orgs.). Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador: EDUFBA, 2011.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

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

GORDILHO, Viga. **Cantos contos contos: uma trama às águas como lugar de passagem**. Salvador: P555 Edições, 2004.

MARTINEZ, Paulo Henrique. **História ambiental no Brasil: pesquisa e ensino**. São Paulo: Cortez, 2006.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Petrópolis: Editora Vozes; Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELO, Manuel Jacinto de Sampaio e. **Novo Methodo de Fazer o Açucar [...]. Tipografia de Manuel A. da Silva Serva: Salvador-Bahia, 1816**. Fonte consultada no Acervo digital de obras raras da Biblioteca Nacional: RJ. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or1328762/or1328762.pdf
Acesso em: 10 de abril de 2013.

NASCIMENTO, Luiz Cláudio. **BITEDÔ, onde moram os Nagôs: redes de sociabilidades africanas na formação do candomblé jêje-nagô no recôncavo baiano**. Rio de Janeiro: CEAP, 2010.

PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

PINHO, Wanderley. **História de um engenho do Recôncavo**. 2. ed. São Paulo: Ed. Nacional; INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1982.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial**. Trad. de Laura T. Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. São Paulo: Ed. Nacional, 1938.

TEIXEIRA, Cid. **Salvador, história visual: Do Comércio à Ribeira**. Salvador: Correio da Bahia, 2001.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. 11. ed. São Paulo: Ed. da UNESP; Salvador: EDUFBA, 2008.

TEIXEIRA, Cid. **Salvador, história visual: Fortes e Praias**. Salvador: Correio da Bahia, 2001.

VERGER, Pierre. **Flux et reflux de la traité dès nègres entre le golfo de Bénin et Bahia**. Paris: Mouton, 1968.

VIANA FILHO, Luís. **O negro na Bahia**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

Sobre os autores:

Antônio Carlos dos Santos

Pós-doutor em Filosofia pela Université de Sherbrooke, Canadá e pela Universidade de São Paulo – USP; docente de Ética e Filosofia Política do Departamento de Filosofia da Universidade Federal de Sergipe – UFS. E-mail: acsantos12@uol.com.br

Rosemeire Maria Antonieta Motta Guimarães

Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente pelo PRODEMA, Universidade Federal de Sergipe – UFS; docente do Curso de Serviço Social do Centro de Artes, Humanidades

e Letras na Universidade Federal do Recôncavo da Bahia - UFRB. E-mail:
rosemeireguimar@gaol.com