

JOÃO JOSÉ REIS

FLÁVIO DOS SANTOS GOMES

(orgs.)

Revoltas escravas no Brasil

Sumário

<i>Introdução: Um guia para a revolta escrava</i>	7
1. Palmares: batalhas da guerra seiscentista sul-atlântica	30
<i>Luiz Felipe de Alencastro</i>	
2. “Morte aos brancos, viva a liberdade!”: rebelião escrava em Camamu, Bahia (século XVII)	73
<i>Lara de Melo dos Santos</i>	
3. Um “levante, e sedição”? : poder, figuração social e mudança de status entre escravos e libertos na América portuguesa (Pernambuco, 1750-1815)	104
<i>Luiz Geraldo Silva</i>	
4. República negra: sublevações escravas na vila de Guaraparim, capitania do Espírito Santo (século XIX)	153
<i>Thiara Bernardo Dutra</i>	
5. A revolta haussá de 1809 na Bahia	177
<i>João José Reis</i>	
6. Laços da rebelião: revolta, etnicidade e família escrava em Campinas (1832).....	227
<i>Ricardo Pirola</i>	

7.	“Nós somos os caramurus e vamos arrasar tudo”: a história da Revolta dos escravos de Carrancas, Minas Gerais (1833).	262
	<i>Marcos Ferreira de Andrade</i>	
8.	Escravos abolicionistas nas terras diamantinas (Minas Gerais, 1864).	325
	<i>Isadora Moura Mota</i>	
9.	A <i>Syá</i> ancestral: cosmologia e revolta na comunidade negra de Capão Alto, Paraná (século XIX)	364
	<i>Eduardo Spiller Pena</i>	
10.	“Porque os brancos eram uns pelos outros, os negros também deviam fazer o mesmo”: revoltas escravas no Rio Grande do Sul na segunda metade do Oitocentos	413
	<i>Paulo Roberto Staudt Moreira</i>	
11.	Insurreições escravas no Rio Grande do Sul (século XIX)	458
	<i>Mário Maestri</i>	
12.	Política antiescravista na fronteira: São Mateus, Espírito Santo (1884).	512
	<i>Yuko Miki</i>	
13.	Resistência e rebeldia: escravidão e pós-abolição no extremo sul da Bahia (1880-1889).	539
	<i>Iacy Maia Mata e Ricardo Tadeu Caires Silva</i>	
14.	Revoltas em três tempos: Rio de Janeiro, Maranhão e São Paulo (século XIX)	588
	<i>Flávio dos Santos Gomes e Maria Helena P. T. Machado</i>	
	<i>Sobre os autores</i>	647
	<i>Índice remissivo</i>	653

Introdução

Um guia para a revolta escrava

João José Reis e Flávio dos Santos Gomes

O Brasil foi o principal importador de africanos escravizados nas Américas. Em torno de 46%, ou 4,8 milhões dos quase 11 milhões desembarcados no continente americano (subtraindo os mortos na travessia) foram transportados em navios luso-brasileiros enquanto durou o tráfico transatlântico. Os britânicos seguiram com cerca de 26%. Além disso, duas das mais importantes cidades onde viagens negreiras eram organizadas estavam no Brasil: Rio de Janeiro e Salvador. Do Rio saíram navios responsáveis por 17% das viagens; os navios que partiram de Salvador representavam 15%. A terceira colocada ficava na Inglaterra, Liverpool, de onde saíram para prear a África pouco menos de 15% dos navios negreiros.¹

Esses números dão uma ideia da importância da escravidão africana para a formação social, econômica e cultural da América portuguesa, território que depois de 1822 veio a formar o Brasil. São também um índice da participação superlativa do Brasil na tragédia humana que foi o tráfico transatlântico de

1. Ver dados em The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), <www.slavevoyages.org>, acessado em 25 jan. 2019. Ver também David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade* (New Haven: Yale University Press, 2010), p. 39, sobre a proporção de viagens organizadas em cada porto.

africanos. Alguns fatores concorreram para que fosse assim. A região era o ponto mais próximo da África nas Américas e isso, aliado aos sistemas de ventos e correntes, encurtava as viagens através do Atlântico. Ademais, Portugal foi pioneiro naquele ramo de negócio, estabelecendo feitorias ao longo do litoral africano desde o século xv. Até a proibição definitiva do tráfico para o Brasil, em 1850, sua principal força de trabalho se reproduziu e expandiu sobretudo através da importação de cativos africanos.²

A produção de açúcar foi o primeiro setor da economia a empregar grande número de africanos escravizados. No início, eles foram trazidos das ilhas atlânticas portuguesas como mão de obra especializada: artífices, mestres de açúcar, purgadores. O trabalho nos canaviais era feito por indígenas em geral escravizados. Entre meados do século xvi e a primeira metade do século seguinte, os africanos aos poucos substituíram os trabalhadores nativos no eito. Nos três séculos ulteriores, a escravidão africana se espalhou dos canaviais para a mineração, cafezais, fazendas de gado e charqueadas, plantações de fumo algodão, roças de agricultura alimentar, além das mais diversas ocupações urbanas, inclusive o ofício mecânico e o setor fabril, e naturalmente os serviços domésticos. Enfim, a escravidão estava em toda parte.³

Ao longo do século xviii, os africanos escravizados foram usados na exploração das minas descobertas no final da centúria anterior. A mineração, porém, já dava sinais de fraqueza em meados do Setecentos, e se encontrou com um novo impulso da agricultura de exportação na virada do Oitocentos. Durante a primeira metade desse novo século a escravidão no Brasil experimentou uma vigorosa expansão nos meios rural e urbano, em paralelo à intensificação do tráfico de escravos. A economia açucareira se recuperava de um longo período de estagnação, aproveitando agora um mercado internacional ampliado a partir da Revolução do Haiti (1791-1804), uma vitoriosa

2. Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul* (São Paulo: Companhia das Letras, 2000); idem, "Brazil in the South Atlantic", *Mediations*, n. 23 (2007), pp. 125-174.

3. Ver, por exemplo, Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985); John Monteiro, *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo* (São Paulo: Companhia das Letras, 1994); Manuela Carneiro da Cunha (org.), *História dos índios no Brasil* (São Paulo: Companhia das Letras, 1992); Yuko Miki, *Frontiers of Citizenship: A Black and Indigenous History of Postcolonial Brazil* (Cambridge: Cambridge University Press, 2018).

revolta que abolira a escravidão e desmontara a economia agroexportadora na mais rica colônia europeia no Caribe. Os engenhos brasileiros prosperaram a toda vela até que, a partir da década de 1830, tiveram que enfrentar a competição crescente e acirrada de Cuba. Nessa altura, a lavoura do café — instalada principalmente no Sudeste — já começava sua ascensão para se estabelecer como carro-chefe da economia na recém-inaugurada nação do Atlântico Sul.

Foi durante o século XIX que, proporcionalmente, o Brasil mais recebeu cativos da África. Se contabilizados os três séculos de duração do tráfico transatlântico para a região, os anos entre 1800 e 1850 valeram por 43% do total de africanos desembarcados, ou seja, cerca de 2 milhões. Como é sabido, apesar da proibição total do chamado “infame comércio” em 1831 — sem contar a proibição parcial acima da linha do equador, em 1815-1817 —, ele prosseguiu com pouco sobressalto até 1850, além de desembarques residuais após essa data. Para o Sudeste — leia-se em especial o Rio de Janeiro — seguiram 47% e para a Bahia 32% do tráfico negreiro internacional nesse período. Com sua proibição definitiva em 1850, a população escravizada declinará no conjunto do país, apesar de crescer nas regiões cafeeiras mais prósperas, ao longo das duas décadas seguintes, por meio do tráfico interno, sobretudo no sentido norte-sul. No conjunto, seguiram para o centro-sul do país pelo tráfico interprovincial em torno de 222,5 mil cativos, entre 1850 e 1881, até que taxas proibitivas de importação foram impostas em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, as principais províncias importadoras. Somem-se a esses os cativos traficados no interior de cada província, um intenso movimento intermunicipal que resultou, por exemplo, no encolhimento da escravidão em grandes cidades como o Rio de Janeiro.⁴

4. David Eltis e David Richardson, “A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade”, in Eltis e Davidson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven: Yale University Press, 2008), pp. 49-51, em combinação com o banco de dados TSTD. Para o paulatino declínio da população escravizada na segunda metade do século XIX, ver Robert Conrad, *The Destruction of Brazilian Slavery, 1850-1888* (Berkeley, University of California Press, 1972), pp. 283-285. Sobre o fim do tráfico transatlântico para o Brasil, ver o trabalho enciclopédico de Beatriz Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil* (São Paulo: Companhia das Letras, 2017), e o clássico sobre sua diplomacia, de Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain and the Slave Trade Question, 1807-1869* (Cambridge: Cambridge University Press, 1970). A respeito do tráfico interno, apenas a

Difundida por todo o território nacional, pelos diversos setores da economia, conformando todas as instituições sociais e moldando projetos políticos, a escravidão brasileira alcançaria seu ápice, declínio e ocaso no século XIX. Saliente-se que a propriedade escrava não se limitava a grandes senhores de engenho, fazendeiros e mineradores, embora se verificasse sua maior concentração a partir do fim do tráfico.⁵ Ainda assim, em geral, tanto no campo como na cidade era grande o número de pequenos escravistas, donos de um, dois, três escravos empregados na pequena lavoura, no trabalho de rua ou nos afazeres de casa. Por todas essas características, as pessoas escravizadas marcaram profundamente os costumes, o imaginário, a cultura, a sociedade e, através de uma intensa miscigenação, sobretudo forçada, moldaram a composição étnico-racial da população.⁶

O revigoramento da escravidão no Oitocentos — acompanhada de incrementos tecnológicos, mecanismos de financiamento e novas formas de controle —, que um número crescente de historiadores rotula de “segunda escravidão”, não se deu de forma tranquila.⁷ A intensificação do comércio negreiro, em alguns casos o perfil étnico dos traficados, o crescimento das cidades escravistas, a expansão do trabalho escravo e a pressão sobre o cativo para produzir

título de exemplo, Richard Graham, “Nos tumbeiros mais uma vez: O comércio interprovincial de escravos no Brasil”, *Afro-Ásia*, n. 27 (2002), pp. 121-160; Robert Slenes, “The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market”, in Walter Johnson (org.), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas* (New Haven: Yale University Press, 2005), pp. 325-370 (p. 331 para a cifra mencionada); e José Flávio Mota, *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista* (São Paulo: Alameda, 2012), que no cap. 2 faz um balanço da historiografia do tráfico interno e ao longo do livro discute o intermunicipal em São Paulo.

5. Ver por exemplo, Zephyr Frank, *Dutra's World: Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004); e Ricardo Salles, *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira 2008).

6. Alguns trabalhos de síntese: Herbert Klein e Francisco Vidal Luna, *Slavery in Brazil* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010); Luiz Aranha C. do Lago, *Da escravidão ao trabalho livre: Brasil 1550-1900* (São Paulo: Companhia das Letras, 2014); e Katia M. de Queirós Mattoso, *Ser escravo no Brasil, séculos XVI-XIX* (São Paulo: Brasiliense, 2007).

7. Sobre a “segunda escravidão”, o texto pioneiro é de Dale W. Tomich, *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy* (Lanham: Rowman & Littlefield, 2004). Ver também, a título de exemplo, Rafael de Bivar Marquese e Ricardo Salles (orgs.), *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016); e Javier Laviña e Michael Zeuske (orgs.), *The Second Slavery: Mass Slavery and Modernity in the Americas and in the Atlantic Basin* (Zurique: Lit, 2014).

mais com vistas a abastecer um mercado internacional cada vez mais sedento e mais bem organizado para o financiamento da produção e o consumo de produtos tropicais contribuíram, entre outros fatores, para a inquietação dos moradores de casebres urbanos e senzalas cada vez mais povoados. Apesar de a classe senhorial não formar um grupo politicamente coeso, nem socialmente homogêneo, os maiores senhores, os barões do café e do açúcar, grandes traficantes e seus financiadores lograram controlar a máquina do regime imperial no processo de formação do Estado nacional brasileiro.⁸ Esse movimento se deu, todavia, num ambiente de conflitos, sob o desafio de dissidências regionais amiúde acompanhadas de movimentos com apelo popular no campo e na cidade, sobretudo no conflagrado período regencial. As elites brasileiras, os escravistas de um modo geral e a maior parte do povo livre concordavam com uma coisa, no entanto: o escravo carecia ser controlado.⁹ Até que o abolicionismo dividisse as fileiras dos cidadãos livres ao longo da segunda metade do Oitocentos, os senhores tiveram de enfrentar maior ou menor resistência dos cativos — inclusive a resistência do dia a dia — em cada lugar em que a escravidão floresceu. Apesar de presentes em épocas anteriores, as revoltas escravas, por todos os fatores apresentados até aqui, foram mais frequentes no último século da escravidão no Brasil.

As revoltas representaram o estilo mais radical de protesto coletivo dos escravizados, embora não fossem tão frequentes como os quilombos. Mas, como estes, elas — talvez na sua maioria — não previam a destruição do regime escravocrata ou mesmo a liberdade dos cativos nelas diretamente envolvidos. Muitas revoltas visavam tão somente corrigir excessos de tirania, diminuir até um limite tolerável a opressão, reivindicando benefícios específicos — às vezes a devolução de direitos costumeiros sonegados —, ou atacando senhores

8. Ilmar Rohloff de Mattos, *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial* (São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987); e Tâmis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011).

9. Para um debate sobre a dimensão política do protesto escravo, ver: Rafael de Bivar Marquese, “A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX”, *Novos Estudos CEBRAP*, n. 74 (2006), pp. 107-123; Flávio dos Santos Gomes e Roquinaldo Ferreira, “A miragem da miscigenação”, *Novos Estudos CEBRAP*, n. 80 (2008), pp. 141-162; e Rafael de Bivar Marquese e Tâmis Parron, “Revolta escrava e política da escravidão: Brasil e Cuba, 1791-1825”, *Revista de Índias*, v. 71, n. 251 (2011), pp. 19-52.