Lilia M. Schwarcz e Flávio Gomes ORGANIZADORES

DICIONÁRIO DA ESCRAVIDÃO E LIBERDADE

COMPANHIA DAS LETRAS

Flávio dos Santos Gomes

Copyright do texto © 2018 by vários autores

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

CAPA E PROJETO GRÁFICO
Victor Burton

IMAGEM DE SOBRECAPA
Escravidão e liberdade, Jaime Lauriano, 2018. Desenho feito com pemba branca (giz utilizado em rituais de umbanda) e lápis dermatográfico sobre algodão preto. Obra especialmente realizada para esta edição.

PREPARAÇÃO
Márcia Copola

CHECAGEM
Érico Melo

ÍNDICE REMISSIVO
Luciano Marchiori

REVISÃO
Huendel Viana
Isabel Cury

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Dicionário da escravidão e liberdade : 50 textos críticos / Lilia Moritz Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (Orgs.). — 1ª ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2018.

Vários autores.
Bibliografia.
ISBN 978-85-359-3094-8

1. Brasil – História – Abolição da escravidão 2. Brasil – História – Dicionários 3. Escravidão – Brasil 4. Escravos – Brasil – História 5. Índios da América do Sul – Brasil – Condições sociais 6. Negros – Brasil – Condições sociais I. Schwarcz, Lilia Moritz, II. Gomes, Flávio dos Santos.

18-13462 CDD-306.3620981

Índice para catálogo sistemático:
1. Brasil : Escravidão indígena e africana : História social 306.3620981

[2018]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.
Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32
04532-002 — São Paulo — SP
Telefone: (11) 3707-3500
www.companhiadasletras.com.br
www.blogdacompanhia.com.br
facebook.com/companhiadasletras
instagram.com/companhiadasletras
twitter.com/cialetras

SUMÁRIO

Prefácio: Escravidão e liberdade | **13**
Alberto da Costa e Silva

Apresentação | **17**

Introdução | **21**

Sobre as imagens: entre a convenção e a ordem | **43**
Lilia Moritz Schwarcz

DICIONÁRIO DA ESCRAVIDÃO E LIBERDADE

ÁFRICA DURANTE O COMÉRCIO NEGREIRO | **51**
Roquinaldo Ferreira

ÁFRICA, NÚMEROS DO TRÁFICO ATLÂNTICO | **57**
Luiz Felipe de Alencastro

AFRICANOS CENTRAIS | **64**
Robert W. Slenes

AFRICANOS LIVRES | **71**
Beatriz Gallotti Mamigonian

Jonas Moreira Vargas e
Paulo Roberto Staudt Moreira

CHARQUEADA ESCRAVISTA

Ao longo de quase todo o século XIX, o charque (carne-seca) e os couros foram os principais produtos da pauta de exportação da província do Rio Grande do Sul. Bastante estimado entre as populações pobres das grandes cidades litorâneas (devido ao seu baixo preço), o charque era consumido sobretudo pelos trabalhadores cativos das plantations localizadas nos territórios que correspondem aos atuais Sudeste e Nordeste do Brasil. No Rio Grande do Sul, as primeiras charqueadas instaladas nos fins do século XVIII surgiram da necessidade de suprir a crescente demanda por alimentos que caracterizou o período colonial tardio. Elas foram fruto de investimentos de comerciantes que viram uma oportunidade de preencher um espaço aberto com a crise da produção de charque nas capitanias do Piauí e do Ceará, ocasionada pelas duras secas que afetaram aquelas regiões no início dos anos 1790.

Desde o período colonial tardio, no qual se deu a montagem dos complexos charqueadores no Rio Grande do Sul, a escravidão africana esteve presente. Os ritmos de exportação de carne-seca e de entrada de cativos cresceram conjuntamente. Em 1787, na fase inicial das charqueadas, as remessas rio-grandenses de charque totalizaram 117 mil arrobas. Contudo, dez anos depois, esse índice já havia saltado para 500 mil e, na década de 1800, a capitania exportou uma média anual de 820 mil arrobas, chegando a 1,1 milhão na década posterior. Foi após o ano de 1808 que o tráfico

atlântico se intensificou, atingindo uma média de 1300 cativos por ano — quase três vezes maior que no período de 1790 a 1808. Tratava-se de um notável desenvolvimento econômico regional, no qual as charqueadas geraram grande demanda por gado bovino, impulsionando a incorporação de mais terras dedicadas à pecuária e provocando profundas transformações na paisagem agrária da fronteira com o Uruguai.

Apesar de a escravidão estar disseminada por todos os setores econômicos do Rio Grande do Sul, tanto nas áreas urbanas quanto nas rurais, as regiões charqueadoras e as zonas de pecuária próximas delas reuniram quantidade expressiva de cativos. Durante a primeira metade do XIX, pelo menos dois polos dedicaram-se à produção de charque no interior da província, favorecendo a criação de gado vacum nas suas fronteiras. Mais perto de Porto Alegre, nas margens do rio Jacuí, um conjunto de charqueadas foi sendo erguido, dinamizando a economia local, com destaque para os municípios de Triunfo, São Jerônimo e a própria zona rural da capital. No extremo sul, aproveitando a proximidade com o porto marítimo da cidade de Rio Grande, constituiu-se o complexo charqueador de maior sucesso econômico. Foi o município de Pelotas que se destacou como principal núcleo fabril, a despeito de existirem estabelecimentos em Jaguarão, Santa Vitória do Palmar e Rio Grande. Se antes da Guerra dos Farrapos (1835-45) ambos os polos rivalizavam em termos de produção, com vantagem para o primeiro, a partir do meado do século Pelotas já era responsável por mais de 80% do charque exportado pelo Rio Grande do Sul.

O sucesso de Pelotas no ramo charqueador deu-se tanto pela sua privilegiada localização, a poucos quilômetros do porto marítimo de Rio Grande, quanto pela sua proximidade com as pastagens da fronteira com o Uruguai — onde o gado bovino engordava nas entressafras, chegando a baixos custos nas charqueadas. Ao longo do século XIX, o número de charqueadas que funcionaram em Pelotas, não ao mesmo tempo, foi de 43 estabelecimentos. Se em 1822 havia 22 charqueadas no município, em 1850 esse número atingia a casa dos trinta; em 1873, chegava a 35; e, em 1880, a 38. As onze charqueadas de 1890 indicam que o declínio do setor coincidiu com a crise e o fim da escravidão. O auge econômico, quando se abatiam mais de 400 mil bovinos por safra, se deu entre 1860 e início dos anos 1870, quando Pelotas possuía pouco mais de 25 mil habitantes, sendo 8300 deles cativos.

Como não existem listas nominativas nem mapas populacionais dessas unidades produtivas, os inventários post mortem ainda são as me-

lhores fontes para termos acesso ao perfil dos escravos que trabalhavam nesses locais. As maiores escravarias ficavam entre 150 e 180 cativos, mas poucos charqueadores as atingiram. Dos mais de setenta inventários encontrados, podemos perceber que a média das escravarias tendeu a diminuir ao longo do tempo. Nos anos 1840, por exemplo, essa média era de 65 escravos. Na década de 1850, chegava a 51 cativos. E, já entre 1881 e 1885, a média apresentada foi de 42 escravos — a menor de todo o período.

Nas charqueadas, as safras iniciavam-se em novembro e estendiam-se até maio ou junho do ano seguinte. As tarefas executadas pelos cativos apresentavam uma clara divisão do trabalho. Os escravos "campeiros" eram encarregados de levar os animais até um primeiro curral, local cercado onde os encaminhavam até a mangueira de matança. Nesse espaço coberto, o animal percorria um brete e no fim do percurso recebia uma punhalada na nuca, dada por um capataz. Ainda com vida, o novilho abatido caía sobre um vagão estacionado ao lado de uma portinhola móvel. Escravos "serventes" puxavam-no, levando o animal até a cancha. Aí, outros cativos, os "descarnadores", desmembravam o bovino, entregando os couros aos escravos "chimangos". As postas de carne eram levadas até um galpão, onde os "carneadores", os escravos mais habilidosos e os mais caros do plantel, as aguardavam. Os carneadores transformavam os grandes pedaços de carne em finas mantas que eram entregues em outro setor, no qual os "salgadores" impregnavam-nas com sal. Já os "tripeiros" cuidavam das partes internas dos animais, enquanto os "sebeiros" e os "graxeiros" fabricavam o sebo e a graxa — produtos que rendiam muitos ganhos ao charqueador.

Os escravos eram também empregados nas grandes fazendas no interior e nas casas na cidade, onde trabalhavam como domésticos. O mesmo ocorria nas embarcações marítimas ou até em pequenos iates, estando os inventários repletos de escravos marinheiros. Nas entressafras, os charqueadores alocavam seus escravos para diferentes atividades, além de estes realizarem a manutenção dos estabelecimentos. Alguns trabalhavam nas olarias, outros lavravam a terra e plantavam nos sítios e chácaras de seus proprietários ou eram alugados para vários serviços na cidade. Isso funcionava principalmente para os escravos ferreiros, carpinteiros e pedreiros, presentes em diversos inventários. Entre as mulheres, destacavam-se as cozinheiras, mucamas, costureiras e de serviço doméstico — sempre presentes nos plantéis dos charqueadores.

É importante mencionar que a propriedade de cativos estava concentrada nas mãos dos mais afortunados. Os dez charqueadores mais ricos, inventariados entre 1845 e 1885, detinham, em média, 115 cativos; o dobro de escravos dos demais empresários do ramo. Os mais ricos não possuíam apenas fábricas de charque; eram também donos de grandes fazendas de criação na fronteira, embarcações marítimas, sítios e roças, além de possuírem casarões na cidade. Um charqueador rico como o barão do Butuí, que legou 142 escravos em 1877, tinha os mesmos distribuídos em suas propriedades. Destes, 79 (56%) ficavam na charqueada, dezoito (13%) na grande fazenda de criação no município de Bagé (fronteira com o Uruguai), três (2%) na chácara em Pelotas, quinze (10%) nas embarcações, tanto marítimas quanto de pequeno porte, e 27 (19%) na cidade. Apesar dessa distribuição, é provável que no auge das safras parte dos demais escravos fosse posta para trabalhar na charqueada.

A divisão sexual e etária dos cativos do barão do Butuí pode servir como amostra do perfil das escravarias no local. Do total de 142 escravos, 115 eram homens adultos e somente dez eram mulheres adultas. O grupo ainda somava dezessete crianças. Esse percentual de crianças (com catorze anos ou menos) estava acima da média das demais escravarias de charqueadores. Tal índice pode ser explicado a partir da pouca presença de mulheres cativas nas senzalas dos charqueadores. Se entre 1831 e 1850 o percentual de escravas com idade produtiva (quinze a quarenta anos) foi de 17%, nas décadas posteriores ficou entre 10% e 11%. A charqueada era uma unidade produtiva com mão de obra cativa basicamente masculina, cabendo às mulheres trabalhar como cozinheiras ou domésticas. Na escravaria do barão do Butuí havia duas mulheres na charqueada, enquanto outras três ficavam na fazenda e cinco na cidade. Algumas crianças cativas que moravam por lá, e desde os oito anos trabalhavam como aprendizes, eram filhas de escravas domésticas que residiam no sobrado do barão na cidade. Podemos vislumbrar igualmente o envelhecimento e a crioulização da escravaria ao longo das décadas. Com a Lei Eusébio de Queirós, o número de escravos africanos diminuiu. Se entre 1831 e 1850 existiam 67% de africanos entre os cativos dos charqueadores, no período de 1851 a 1865 esse índice caiu para 62%, atingindo os 45% entre 1866 e 1885. Se entre 1831 e 1850 os escravos acima de quarenta anos compunham 26% das escravarias, entre 1866 e 1885 esse índice aumentou para 48%. Carneadores com mais de cinquenta anos passaram a ser cada vez mais comuns nas senzalas das charqueadas.

A década de 1870 marca o início de uma grande crise na charqueada escravista, que, embora mostrasse vitalidade em determinados anos, entraria em decadência nos anos 1880. Ela vinha sofrendo com a concorrência do charque uruguaio e argentino, o preço dos fretes, a alta do preço do gado, a baixa do valor do charque, a falta de crédito na praça e o problema de reposição da mão de obra. Além disso, o preço dos escravos em idade produtiva mais que dobrou entre 1850 e 1865. Muitos charqueadores faliram entre as décadas de 1860 e 1870, e, para vencer tais obstáculos, o estímulo ao aumento da produção tornou-se comum nos núcleos que resistiam aos reveses. A análise de contratos de arrendamento e relatos da época mostram que alguns desses proprietários passaram a pagar prêmios em dinheiro para os escravos que abatessem e carneassem animais acima da cota diária. Já os escravos passaram a acumular pecúlio de forma mais rápida, e, não por coincidência, as cartas de alforria pagas em Pelotas eram as que apresentavam os maiores valores quando comparadas às do resto da província.

O pagamento de bônus aos escravos carneadores foi apenas uma das ações realizadas pelos charqueadores para superar a crise de braços que afetava o setor. No comércio interno de cativos, esses empresários drenaram a escravaria de pequenos proprietários. Era possível verificar nos leilões de proprietários decadentes que seus algozes eram os próprios charqueadores mais ricos do grupo.

Demonstrando que possuíam um montante de capital suficiente para resistir à crise, os mais ricos atuavam inclusive no tráfico interprovincial, incorporando cativos vindos das províncias do Norte. Dentre os 142 escravos do plantel do barão do Butuí, em 1877, dezoito eram naturais dessas províncias. Destes, dezesseis cativos eram baianos, um sergipano e um cearense. Do plantel de 120 escravos do coronel Aníbal Antunes Maciel, sete eram do Norte, sendo quatro baianos e três pernambucanos. Domingos Soares Barbosa tinha 83 escravos, contando com nove cearenses, três baianos, três pernambucanos e um paraibano. Portanto, quase um quinto do seu plantel havia sido comprado de senhores do Norte.

O trabalho nas charqueadas era considerado pesado e cansativo, ainda mais quando comparado às tarefas daqueles cativos que cuidavam do gado no campo. Alguns senhores do interior ameaçavam enviar seus escravos desordeiros para esses estabelecimentos como forma de intimidá-los. As charqueadas eram bastante insalubres, reunindo grande quantidade

de sangue, vísceras e carcaças bovinas nos seus terrenos. Relatos da época descrevem nuvens de urubus pairando sobre os locais. A manipulação e a inalação constante do sal também causavam danos à saúde dos cativos, e a exigência de um ritmo acelerado nos galpões provocava desavenças com os capatazes. Tomando em consideração a crise enfrentada pelo setor nas últimas décadas do período monárquico, é possível crer que o trabalho nas charqueadas tenha ficado bastante tenso. Isso é o que indica o aumento do número de processos-crimes envolvendo brigas entre os escravos das charqueadas e destes com os capatazes. Em alguns casos, as fatalidades eram fruto de acidentes de trabalho — consequência do grau acelerado na rotina de abate.

Rebeliões e fugas estiveram presentes no horizonte dos cativos que atuavam nas charqueadas. Aliás, a concentração de população negra (escravizada, forra e livre) transformou Pelotas numa cidade instável em termos de controle social. Segundo o censo organizado em 1833, Pelotas tinha um total de 10 040 habitantes, sendo 1136 libertos e 5169 escravizados, ou seja, 62,8% da população tinha (ou teve) ligação direta com o cativeiro.

Foi justamente no ano em que as autoridades imperiais outorgaram a Pelotas o título de cidade (1835), e na véspera da guerra civil que assolou a província sulina por dez anos, que um estopim de revolta iniciado nas cercanias das charqueadas ameaçou a tranquilidade provincial. Nem bem a Câmara Municipal havia sido instalada, um coletivo de escravizados, organizados com consistente hierarquia interna, empreendeu uma série de ataques. Conhecido até a atualidade como Quilombo do Manuel Padeiro, tal grupo representou um campo negro, constituído pelos próprios escravizados (tanto pelos revoltosos quanto pelos habitantes de senzalas que a eles prestavam apoio), vendeiros e pequenos proprietários rurais.

Essa experiência quilombola contava com a liderança do general Manuel Padeiro, do juiz de paz João, e dos pais Mateus, Francisco e Simão. Era mesmo complexo o campo negro que vicejou na serra dos Tapes. O Pai Simão era um africano já forro, que num dos depoimentos disse ser da Costa da África e em outro de Angola e Congo. Simão Vergara era casado com outra africana já liberta, Teresa Vieira da Cunha, e os dois administravam uma tasca (taberna) havia pelo menos doze anos, no bairro Boa Vista, nas proximidades de algumas das maiores charqueadas locais.

As charqueadas não resumem as experiências laborais dos escravizados no Rio Grande do Sul. Na pecuária, no serviço doméstico, no artesanato, na roça e na lavoura, na cura e no transporte terrestre, fluvial e marítimo, encontramos trabalhadores e trabalhadoras escravizados. Até mesmo nos frequentes embates belicosos que marcaram a história meridional estavam presentes guerreiros negros. Se tomarmos como exemplo a cidade de Pelotas, centro saladeiril gaúcho, veremos que ali se formaram, logo no primeiro ano da Guerra Civil Farroupilha (1835-45), os primeiros batalhões de Lanceiros Negros, grupo militar que se ampliou ao longo do conflito e permitiu a manutenção da resistência ao governo imperial por dez anos.

CHARQUEADA ESCRAVISTA

ASSUMPÇÃO, Jorge Euzébio. *Pelotas: Escravidão e charqueadas (1780-1888)*. Porto Alegre: PPGH/PUC-RS, 1992. Tese (Mestrado).

BERUTE, Gabriel S. *Dos escravos que partem para os portos do Sul: Características do tráfico negreiro de São Pedro do Rio Grande do Sul, c. 1790-c. 1825*. Porto Alegre: PPGH/UFRGS, 2006. Tese (Mestrado).

CARVALHO, Daniela Vallandro de. *Fronteiras da liberdade: Experiências escravas de recrutamento, guerra e escravidão: Rio Grande de São Pedro, c. 1835-1850*. Rio de Janeiro: PPGHIS/UFRJ, 2013. Tese (Doutorado).

CORSETTI, Berenice. *Estudo da charqueada escravista gaúcha no século XIX*. Niterói: PPGH/UFF, 1983. Tese (Mestrado).

GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas e olarias: Um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Editora UFPel, 2001.

MENEGAT, Carla. *Domingos José de Almeida: O estadista da República Rio-Grandense (o casal José de Almeida e Bernardina Rodrigues Barcellos na Revolução Farroupilha)*. Curitiba: Instituto Memória, 2010.

MOREIRA, Paulo Roberto S.; AL-ALAM, Caiuá C.; PINTO, Natália G. *Os calhambolas do general Manoel Padeiro: Práticas quilombolas na Serra dos Tapes (RS, Pelotas, 1835)*. São Leopoldo: Oikos, 2013.

PESSI, Bruno. *Entre o fim do tráfico e a abolição: A manutenção da escravidão em Pelotas, RS, na segunda metade do século XIX (1850-1884)*. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em História Social-USP, 2012. Tese (Mestrado).

PINTO, Natália G. *A benção meu compadre: Experiências de parentesco, escravidão e liberdade em Pelotas, 1830/1850*. São Leopoldo: PPGH-Unisinos, 2012. Tese (Mestrado).

VARGAS, Jonas M. *"Os barões do charque e suas fortunas": Um estudo sobre as elites regionais brasileiras a partir de uma análise dos charqueadores de Pelotas (RS, século XIX)*. São Leopoldo: Oikos, 2016.

CIDADES ESCRAVISTAS

ABREU, Martha. *O Império do Divino: Festas religiosas e cultura popular no Rio de Janeiro, 1830-1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e rupturas do escravismo, Recife, 1822-1850*. Recife: Editora UFPE, 1998.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: Uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia de Letras, 1990.

GOMES, Flávio dos Santos; FARIAS, Juliana B.; SOARES, Carlos E. L.; ARAÚJO, Carlos E. M. de. *Cidades negras: Africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. Rio de Janeiro: Alameda, 2006.

KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MOREIRA, Paulo R. S. *Os cativos e os homens de bem: Experiências negras no espaço urbano. Porto Alegre, 1858-1888*. Porto Alegre: EST Edições, 2003.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: A história do Levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RESENDE, Maria E. L. de; VILLALTA, Luiz C. (Orgs.). *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013. 2 v.

CÓDIGO PENAL ESCRAVISTA E ESTADO

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: Uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

_____. *A força da escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

GRINBERG, Keila. *Código civil e cidadania*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

_____. *O fiador dos brasileiros: Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

LARA, Silvia Hunold. "O espírito das leis: Tradições legais sobre a escravidão e a liberdade no Brasil escravista". *Africana Studia*, Porto, n. 14, pp. 73-92, 2010.