



Revista Brasileira de História

ISSN: 0102-0188

ISSN: 1806-9347

Associação Nacional de História - ANPUH

Teixeira, Luana

“Atrevidos e belicosos”: cativos insubmissos no comércio interprovincial de escravos
Revista Brasileira de História, vol. 38, núm. 79, 2018, Setembro-Dezembro, pp. 131-149

Associação Nacional de História - ANPUH

DOI: <https://doi.org/10.1590/1806-93472018v38n79-07>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26358413008>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

"Atrevidos e belicosos": cativos insubmissos no comércio interprovincial de escravos

"Fearless and Bellicoses": Insubordinate Slaves in the Interprovincial Slave Trade

Luana Teixeira*,¹

RESUMO

O artigo analisa os efeitos do comércio interprovincial de escravos sobre as transformações sociais das últimas décadas da escravidão utilizando como fio condutor a experiência de Martinho, escravo de engenho de cana de Alagoas vendido para o Rio de Janeiro em 1873 e retornado à província alguns meses depois. Tendo em vista o diálogo com a historiografia, busca-se problematizar os efeitos da grande migração de mão de obra escrava na segunda metade do século XIX nas províncias compradoras e também naquelas que venderam seus cativos, tratando especificamente da estratégia de se colocarem no comércio escravos insubmissos. Reflete sobre os efeitos do comércio nas comunidades escravas, pautando os momentos em que homens e mulheres estiveram sujeitos à migração forçada como uma experiência em si, a qual permitiu ampliar o conhecimento sobre a realidade social do país e viabilizou troca de informações entre os grupos subalternos.

Palavras-chave: comércio interprovincial de escravos; história social; século XIX.

ABSTRACT

This article analyses the effects of the interprovincial slave trade (domestic slave trade) on the social transformations leading to the abolition of slavery in Brazil. It focuses on the case of Martinho, an enslaved man of the sugarcane plantations of Alagoas, Northeast Brazil. Sold to Rio de Janeiro in 1873, he was then returned to the northeastern province a few months later. Here we engage with the available historiography to discuss the effects of the great migration of slave labor in the context of the selling and the buying regions during the second half of the 19th century. We explore the slaveholders' strategy to sell their rebellious slaves, and its effects on slave communities. The experiences of men and women enduring forced migration broadened the knowledge about the country's social reality and facilitated the exchange of information among the subaltern groups.

Keywords: interprovincial slave trade; social history; nineteenth century.

* Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, SC, Brasil. luатеixeira1@yahoo.com.br <<https://orcid.org/0000-0001-7832-488X>>

O comércio interprovincial de escravos tornou-se um dos mais significativos eventos da escravidão brasileira entre as décadas de 1850 e 1870. Dezenas de milhares de pessoas foram transportadas entre as províncias do Império, produzindo um movimento constante de cativos em comercialização nos principais portos e caminhos terrestres do país. Homens e mulheres, em sua maioria jovens e brasileiros, foram forçados a migrar a fim de trabalhar na região Sudeste. Desde a independência do Brasil, a escravidão vinha sofrendo abalos; mas passadas algumas décadas, continuava guiando o padrão das relações de trabalho. Nesse processo, a transferência de escravizados e sua concentração em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro impactou a demografia na época e levou a desdobramentos importantes relacionados à abolição da instituição escravista no país.

Nos anos 1970, Robert Conrad (1972; 1978) argumentou que esse fenômeno afetou diretamente a política imperial, tendo influenciado o posicionamento dos deputados nacionais nas votações das leis emancipacionistas. Segundo seu argumento, a importância do comércio interprovincial para a destruição da escravidão no Brasil não teria sido apenas no âmbito político-institucional: o deslocamento de milhares de indivíduos de diferentes regiões para as áreas em expansão econômica também teria afetado as relações sociais, influenciando os eventos de violência e revolta que eclodiram nos anos finais de vigência da escravidão.

Nas décadas de 1980 e 1990, algumas obras destacaram as ações de insubordinação e revolta desencadeadas nos últimos anos da escravidão no Sudeste, especialmente no que diz respeito à influência dos escravos ali chegados por força do comércio interno. Célia Maria Marinho Azevedo (1987) realizou análise pioneira acerca do medo provocado pela agitação escrava entre as elites terratenentes daquela região, indicando sua relação com a construção dos discursos imigrantistas, para os quais a questão do comércio interprovincial de escravos teria desempenhado papel importante. Políticos e proprietários das áreas cafeeiras relacionavam diretamente a intensificação da chegada de trabalhadores escravizados do “Norte” ao aumento da violência e criminalidade. Havia uma percepção de época de que os escravos recém-chegados teriam um comportamento específico, seja porque fossem “ladrões e assassinos” (Azevedo, 1987, p.101), seja porque não traziam às fazendas “a resignação e contentamento de sua sorte”.²

Sidney Chalhoub (1990, p.59), abordando a ação de escravos na Corte, identificou uma sublevação de cativos recém-chegados à cidade para serem vendidos no interior. Analisando a experiência desses e de outros homens e

mulheres, concluiu que os escravos vindos do Norte “trouxeram com eles o sentimento de que direitos seus haviam sido ignorados, e ajudaram decididamente a cavar a sepultura da instituição”. Tratando das agitações sociais nos anos 1880 e de seus efeitos sobre o processo de abolição da escravidão, Maria Helena Machado (1994, p.24-25) relativizou o impacto da chegada de escravos por força do comércio nos episódios de violência que eclodiram nas fazendas paulistas, atribuindo o fenômeno a “conflitos mais complexos” em torno de compreensões de direitos entendidos como obrigações senhoriais. Nesse sentido, argumentou que a análise acerca das origens de escravos envolvidos em crimes no Vale do Paraíba sugere que os criminosos situavam-se muito mais na faixa dos “escravos estáveis”.

A influência da insubordinação dos escravos forasteiros para o tensionamento social nas últimas décadas da escravidão na Corte é tema ainda em aberto na historiografia brasileira, mesmo entre autores que concordam em que o processo de destruição da instituição escravista sofreu efeito da mobilização social dos grupos subalternos. Alguns estudos recentes sobre os impactos desse processo de migração da força de trabalho escrava para as áreas cafeeiras têm contribuído para o debate, estimando de modo mais preciso seus efeitos demográficos e sociais (Motta, 2012; Oliveira, 2013). No entanto, para que seja possível avançar no entendimento da questão, deve-se considerar que o simples fato de sofrer o processo de migração forçada não é um dado suficiente para motivar um comportamento insubordinado. É fundamental que se busque compreender quais os modos de vida que levavam, nas províncias de origem, as mais de 200 mil pessoas inseridas no comércio interprovincial ao longo de três décadas, conforme estimativas de Robert Slenes (2005), bem como de que modo a transição provocada pelo comércio interno teria influenciado suas ações ao chegarem ao destino final.

Nesse sentido uma questão se impõe: quais os mecanismos, motivações e critérios que levaram à venda de milhares de escravos, desde suas províncias? Creditar a migração dessas pessoas apenas à desigualdade econômica regional é uma explicação comum, mas insuficiente; a demanda por si só não explica o fenômeno. Foi necessário, por um lado, uma forte motivação para que milhares de proprietários colocassem seus escravos à venda, e por outro, uma logística para realizar essas negociações. Acerca do primeiro ponto, autores como Robert Slenes (1976; 2005), Herbert Klein (1971) e Richard Graham (2002) contribuíram para a questão ao afirmarem que a maior parte dos escravos vendidos provinha de pequenos proprietários. Após o fim do tráfico internacional, o valor do cativo teria sofrido um aumento considerável (Stein, 1990), levando a um

processo de concentração da mão de obra escrava entre médios e grandes proprietários (Castro, 1998). Em âmbito nacional, essa conjuntura levou a que inúmeros pequenos proprietários colocassem seus cativos à venda, mas essa situação influenciou diretamente o trânsito interprovincial de escravos apenas porque havia circuitos comerciais bem estruturados entre as províncias, permitindo que essa transferência de propriedade também se traduzisse em comércio de longa distância. Esses negócios não eram especializados; foram inseridos em trâmites mais amplos que uniam o mercado interno nacional em um momento de franco crescimento (Marcondes, 2012), e viabilizados pela existência de negociantes estabelecidos nas principais praças comerciais provinciais em parceria com comerciantes dos grandes portos do Império, por um lado, e com dezenas de agentes no interior, por outro (Teixeira, 2017).

O caso de Alagoas é bastante interessante para que se levantem algumas questões. Embora a participação da província no comércio não tenha sido numericamente tão expressiva como no Ceará ou na Bahia, ela deteve-se exclusivamente em vender cativos, o que permite vislumbrar com atenção os mecanismos que levaram a que mais de 6 mil cativos fossem exportados, por via marítima, para o Sudeste ao longo de mais de três décadas. Também merece destaque o fato de que, apesar do constante fluxo de exportação de cativos, após o fim do comércio interprovincial, em 1882, a província ainda mantinha uma população escrava considerável, estimada em cerca de 30 mil pessoas, 75% dos números registrados em 1848 (Teixeira, 2017, p.31).

Assim como em pesquisas que têm se detido em outras regiões exportadoras (Pires, 2009; Scheffer, 2012; Ferreira Sobrinho, 2012), também em Alagoas verificou-se a predominância de escravos de pequenos proprietários vendidos para fora da província (Teixeira, 2017). Trazendo apenas um dos dados que corroboram essa hipótese, pode-se cruzar os nomes dos 42 proprietários de engenho de Ipioca, principal freguesia canavieira de Maceió, anotados no *Almanaque de Alagoas* em 1873, com aqueles dos senhores dos 6.410 cativos exportados pelo porto do Jaraguá entre 1842 e 1881.³ Dentre esses proprietários, apenas 41% são encontrados exportando escravos, geralmente apenas um ou dois.⁴ Os dados reforçam a perspectiva de que a maioria dos cativos vivia sob o domínio de senhores de recursos limitados. Além disso, demonstram que apesar de grande parte dos cativos terem essa origem, também houve aqueles de grandes senhores entre os vendidos, o que, no caso alagoano, se traduzia principalmente por trabalhadores da monocultura de cana.

A existência de um circuito organizado de exportação nas províncias produziu um contexto de facilidade para a venda de cativos – com bom retorno

financeiro – provavelmente ímpar na história da escravidão no Brasil. Esse circuito permitiu que escravos de propriedades modestas chegassem às maiores praças compradoras do Sudeste. E essa conjuntura viabilizou uma solução relativamente simples para um antigo problema dos senhores, pequenos ou grandes: livrar-se de um cativo insubmisso sem arcar com um considerável prejuízo econômico. Se no contexto da segunda metade do século XIX observasse o solapamento paulatino das prerrogativas senhoriais pela progressiva intervenção do Estado nas relações escravistas, a possibilidade de resolver questões como a perda do domínio sobre o cativo com a sua venda para um exportador teria influenciado diretamente nas relações cotidianas. Do ponto de vista das províncias, a ameaça de venda propiciou aos senhores um poderoso instrumento de subjugação, útil substituto da violência física direta num momento em que troncos e castigos públicos andavam em desuso.⁵ Mas, no que diz respeito à má fama dos escravos do “Norte”, deve-se ter em vista que, falhadas as ameaças de venda para controlar a rebeldia escrava, a exportação devia ser, na maior parte das vezes, realizada. Ou seja, as províncias venderam milhares de escravos para o Sudeste e dentre eles havia uma boa proporção de cativos insubmissos dos quais os senhores queriam ver-se livres. Esse dado é especialmente notável no caso da participação de grandes e médios senhores como vendedores nesse negócio. Calmon (1959, p.1658) explicita essa dinâmica ao comentar: “os senhores vendiam em lotes, tendo o cuidado de separar os atrevidos e belicosos; mandavam-nos para os cafezais do Vale do Paraíba e de São Paulo, longe dos mocambos, dos terreiros e batuques das senzalas antigas dos engenhos e do convívio das confrarias ou grupos raciais, nos portos repletos de crioulo”.⁶

Um caso já conhecido na bibliografia, e que diz respeito a Alagoas, é o de Antônio Gomes de Mello, proprietário do Engenho São Pedro, em Camaragibe. Em 1875 ele exportou um escravo chamado Luiz, e em 1878, outro chamado Serafim.⁷ De Luiz nada se sabe, mas Serafim foi um dos escravos dos quais Sidney Chalhoub (1990) buscou reconstruir a trajetória em *Visões da liberdade*, o que permite inferir que ele teria “dado trabalho” ao seu senhor em Alagoas e, com muita probabilidade, foi vendido em decorrência de sua insubordinação. Serafim vivia em Passo do Camaragibe quando Antônio Gomes de Mello o vendeu a Joaquim da Cunha Meirelles, notório comerciante da capital alagoana, em outubro de 1878. Com 27 anos à época, foi embarcado no vapor *Espírito Santo*, que atracou no Rio de Janeiro em 7 de novembro, com 266 escravos a entregar.⁸ Ao chegar à Corte, foi repassado a um parceiro de Meirelles, Leopoldo José Fontes da Costa, que não conseguiu vender o cativo.

Alguns meses depois, tendo chegado à casa do comerciante uma escrava, vinda do Camaragibe, Serafim se “atracou” com ela, pois ela “sabia de tudo que ele tinha feito no Norte”. Não conseguindo controlar Serafim, o comerciante chamou a polícia, que o levou para a Casa de Correição. Leopoldo informou o caso a Meirelles, que entrou em contato com Evaristo Teixeira Pinto Gomes.⁹ Este recolheu Serafim e o mandou para o interior de Minas Gerais, onde foi vendido. Porém, alguns anos depois, Serafim fugiu, retornando à Corte, e em 1884 envolveu-se em uma briga com um cocheiro português e um praça de polícia, tendo sido preso e processado (Chalhoub, 1990, p.60-65).¹⁰

Embora não seja possível asseverar os motivos que levaram Antônio Gomes de Mello a vender Serafim, o fato de ele ter avançado furiosamente contra Bonifácia, alegando que ela conhecia seu passado, leva a inferir que ele tinha um comportamento notoriamente destacado em Alagoas. Entre os muitos escravos que possuía, ao que tudo indica, Antônio Gomes de Mello vendeu Serafim não porque precisasse de dinheiro, mas porque sua presença entre seus escravos era ameaçadora; e a venda, uma forma eficiente de mandar o problema para bem longe.

Caso semelhante teria ocorrido com Martinho, cuja trajetória será analisada com atenção nas próximas páginas. Seguir seus passos enquanto esteve envolvido no comércio interprovincial de escravos é um valioso meio para refletir sobre seus efeitos na sociedade brasileira, não apenas no Sudeste como também nas províncias de origem. Além disso, alguns detalhes excepcionais dispostos na documentação permitem aproximar-se da experiência de um cativo ao longo do tempo em que esteve “em trânsito”, e pontuar que não apenas a vida pregressa, mas também a própria experiência de ter sido “objeto” de um comércio de longa distância, produziram seus efeitos nessa população.

Martinho nasceu escravizado na propriedade do Tenente-Coronel Vasco Marinho da Gama e Mello, senhor de engenho em Murici, provavelmente em 1848.¹¹ Vinte e cinco anos depois, Vasco Mello foi, ele próprio, ao escritório de Joaquim da Cunha Meirelles, o mesmo envolvido na trajetória de Serafim, para vendê-lo com a condição de que fosse exportado. Vasco Mello recebeu no ato o valor de 1:200\$000 réis (um conto e 200 mil réis). A procuração assinada pelo senhor foi assim redigida:

constituo meu bastante procurador o sr. Manoel Francisco da Silva Novaes, morador e negociante na cidade do Rio de Janeiro, especialmente para por mim e em meu nome assinar a escritura de venda de meu escravo Martinho, crioulo com 25 anos de idade, cujo havi-o [sic] por herança de meu finado pai o Cap. José Mari-

nho de Mello como consta da matrícula do mesmo ... e sua importância pôr ao dispor do negociante desta Cidade de Maceió Joaquim da Cunha Meirelles.¹²

No dia seguinte, 19 de novembro de 1873, o passaporte de Martinho foi emitido e logo ele embarcou para a capital do Império, ali chegando aos 5 de dezembro, a bordo do Vapor *Bahia*.¹³ O navio, assim como o *Espírito Santo*, provinha dos Portos do Norte, ou seja, desde Belém do Pará foi fazendo escala nas principais cidades portuárias do caminho e embarcando escravos até a Corte. Em Maceió, além de Martinho, teriam embarcado outros seis escravos.¹⁴

Os vapores tornaram-se temidos entre as comunidades escravas nos tempos do comércio interprovincial. Maus tratos e estupros pareciam ser rotina nessas embarcações, o que devia intensificar-se em casos nos quais dezenas de escravos eram transportados. Assim foi com o *Bahia*, que chegou naquela longínqua primavera ao Rio de Janeiro, levando 91 passageiros livres, seis escravos acompanhando seus senhores e 170 escravos a entregar.¹⁵ Ou seja, a maioria das pessoas a bordo eram escravos do comércio, e, em tais condições, devem ter feito uma viagem insuportável. Indícios daquela travessia na qual Martinho participou podem ser levantados por uma queixa publicada no *Jornal do Commercio* alguns dias depois de a embarcação atracar no porto da capital do Império. Assinado apenas como “Um passageiro”, o autor fez longa missiva contra o comandante, explicando que, transportando alguns escravos, “ia algumas vezes à proa para minimizar-lhes os sofrimentos”, e em uma das vezes, vendo o cozinheiro da embarcação “fazendo emprego de palavras que a pena recusa-se a escrever” a uma escrava, interveio, sendo atacado pelo tripulante. O capitão, ao invés de colocar-se ao seu lado, como esperava, proibiu-o (e a seus escravos) de ir à proa. “Um passageiro” indaga se tal conduta não seria “para que a minha presença não impeça a marota da devassidão que ali impe-ra?”. Citando o regulamento do transporte de passageiros, que impede condutas imorais nas embarcações, ainda afirma:

E é o próprio comandante que, esquecendo-se do respeito que deve a si próprio, manda pelos criados conduzir para seu camarote algumas infelizes [escravas] que ali vêm de passagem! Se fôssemos enumerar todos os atos ofensivos à moral e bons costumes que presenciamos, seria trabalho afanoso, pois que a devassidão e a imoralidade invade tudo: da ré à proa, de bombordo a estibordo impera como soberana.¹⁶

Possivelmente menos sujeito à violência sexual, mas igualmente viajando em condições degradantes, Martinho ficou cerca de 10 dias dentro do vapor

Bahia. Nessa conturbada travessia, teve, no entanto, a oportunidade de conversar com escravos de todas as partes, inúmeros homens, mulheres e crianças que, como ele, estavam sendo mandados para um destino incerto e temeroso.¹⁷ A experiência de trânsito e comunicação vivida pelas pessoas sujeitas ao comércio interprovincial também teria tido influência sobre as opções tomadas ao se assentarem em seu destino final.¹⁸

Na Corte, Martinho foi recebido por Manoel Novaes, o procurador, com quem permaneceu por cerca de um mês. Em 26 de janeiro de 1874, Novaes substabeleceu a procuração a Manoel Alves de Barros, negociante que o levou para Itaboraí (Porto das Caixas). No entanto, tão logo chegou ao destino, o alagoano começou a apresentar sintomas estranhos e, tendo sido levado a um médico, foi diagnosticado da seguinte forma: “eu abaixo assinado, Doutor em Medicina, atesto que Martinho, escravo do Tenente Coronel Vasco Marinho da Gama e Mello sofre de ataque epiléptico”.¹⁹ Com bastante probabilidade, Barros, ao observar um comportamento anormal de Martinho, arrependeu-se de ter desembolsado 1:400\$000 réis pelo escravo (200 mil réis a mais que o valor pago em Maceió) e resolveu devolvê-lo a Neves, tendo obtido a certidão médica para fundamentar seus atos.²⁰ Há de se notar que o médico, Dr. Augusto Candido Xavier, foi bastante objetivo em seu diagnóstico: ataques epilépticos. Que sintomas Martinho apresentou para ser diagnosticado desse modo? Naquele tempo, a epilepsia era bastante conhecida, tendo ganhado especial fama no Brasil por ter vitimado o primeiro Imperador.²¹ Os dicionários de língua portuguesa de Bluteau, de 1789, e Pinto, de 1832, convergem na definição dos sintomas que caracterizariam os ataques epilépticos de Martinho:

Epilepsia: s. f. med. Mal caduco, convulsão de todo o corpo, e principalmente do queixo inferior, a qual faz cair repentinamente o doente sem sentidos. (Bluteau; Silva, 1789)

Epilepsia: s. f. mal caduco, convulsão de todo o corpo, que faz cair de repente o enfermo sem sentidos. (Pinto, 1832)

Provavelmente o comerciante Barros e o médico Xavier presenciaram um ou mais momentos em que o cativo convulsionou e caiu ao chão sem sentidos. No entanto, deve-se lembrar que a epilepsia não era um impeditivo completo ao trabalho. O próprio Pedro I, apesar de sofrer com certa frequência de ataques, teve uma vida bastante ativa, como se sabe.²² Mas Martinho não era o Imperador, e é possível vislumbrar que um escravo que não gozasse da mais perfeita saúde teria o desempenho prejudicado e, por consequência, o valor

diminuído. Os comerciantes do Rio de Janeiro perceberam que em tais condições dificilmente teriam lucro com sua venda, quiçá amargassem prejuízos. Desse modo, diante de um Martinho sofredor de ataques epiléticos, o comerciante Barros decidiu devolver o escravo ao procurador Neves. Ao que tudo indica, este último não criou maiores objeções, e retornou a Barros o valor recebido. Mas, como intermediário da transação e não pretendendo arcar com seus prejuízos, tomou uma decisão bastante inusual nos negócios da escravidão: enviou o escravo de volta para Maceió, para que Meirelles, responsável pelo negócio, resolvesse o problema. Quando Martinho desembarcou em Maceió no dia 20 de fevereiro de 1874, os trabalhadores do Porto do Jaraguá presenciaram um momento raro na história do comércio interprovincial.²³ Vendido por seu senhor a um dos maiores e mais longevos negociantes de escravos de Alagoas, com o fim deliberado de que fosse exportado, eis que o cativo retornou a pisar a terra natal!

O episódio desagradou Joaquim da Cunha Meirelles, que buscou ressarcimento do investimento de mais de um conto e meio de réis. Ele reivindicou não apenas o valor pago a Vasco Mello (1:200\$000 réis), mas todos os custos do transporte de ida à Corte e volta, alimentação, imposto de exportação, vestuário e comissão dos intermediários.²⁴ O senhor de engenho não anuiu em pagar, dando início ao processo comercial que informa a maioria dos fatos relativos à experiência de Martinho no comércio interprovincial. Meirelles queixou-se de que Vasco Mello lhe passara um escravo com problemas de saúde e exigia ser ressarcido em troca da devolução do cativo. Como Vasco morava em Murici, o processo tornou-se moroso. Em 28 de março daquele ano (passados mais de 4 meses do início das transações), Meirelles solicitou que se nomeasse um curador responsável por Martinho, sendo escolhido outro comerciante, José Souza de Ramos. Em 30 de abril, Vasco Mello apresentava sua defesa:

Martinho foi cria das escravas do finado pai do Suplicante, doze anos que o suplicante possui dito escravo nunca o mesmo sofrera de Epilepsia, como alega o protestante, e nem mesmo em sua infância. Esse escravo sendo do suplicante o permutou com o protestante nessa Cidade, sendo isso mui patente, tanto assim que o Suplicante promete oportunamente provar especificadamente seu direito e boa fé em tal transação.²⁵

Em meados de maio de 1874, os autos retornaram a Maceió. Nesse intervalo de tempo, Martinho, demonstrando o quanto estava disposto a agir em prol de

seus próprios interesses enquanto esteve envolvido no comércio de escravos, fugiu. Em 30 de junho o curador escreveu ao Juiz Municipal informando o fato e desonerando-se da função. Infelizmente, até o momento, nada se encontrou na documentação que permita qualquer informação sobre seus movimentos durante o período em que esteve fugido. Martinho poderia ter procurado abrigo na residência de conhecidos, em senzalas próximas ou em algum dos diversos quilombos que rodeavam Maceió (Marques, 2016). Poderia ainda ter tomado o rumo da fazenda de Murici, distante 60 quilômetros da capital, ou ainda se dirigido ao Engenho do Peixe em Ipioca, propriedade de seu antigo senhor (conhecido por ter sido onde teria iniciado a grande revolta escrava de 1852), onde talvez vivesse parte de sua família.²⁶ De qualquer modo, sem o escravo para devolver a Vasco em troca do ressarcimento, Meirelles perdeu a razão da ação e, em novembro daquele ano, o processo foi encerrado.

No entanto, Martinho não ficou indeterminadamente longe do domínio senhorial. Em agosto de 1875, pouco mais de um ano após o ofício do curador, é possível encontrar novamente o registro de seu passaporte sendo passado pelo Chefe de Polícia de Alagoas. Ainda anotado como escravo de Vasco Mello, estava novamente sendo exportado para o Rio de Janeiro.²⁷ Uma vez mais, Martinho foi levado ao Porto do Jaraguá e embarcou rumo à capital do Império. A decisão do senhor de engenho de “reexportá-lo”, apesar de todos os aborrecimentos que o escravo lhe trouxera, é mais um elemento a evidenciar seu desejo de ver aquele homem escravizado bem longe de sua vista e da convivência com os outros trabalhadores. Com a segunda exportação, definitivamente perde-se o rastro de Martinho.²⁸

Além de contribuírem para o entendimento sobre as dinâmicas do comércio interprovincial, esses breves indícios da trajetória de Martinho entre novembro de 1873 e agosto de 1875 trazem questões interessantes para refletir sobre a experiência dos homens e mulheres nele inseridos. Uma dúvida é incontornável: afinal, Martinho sofria mesmo de ataques epilépticos ou apenas encenou-os? Resposta “verdadeira” é impossível, no entanto, diversos elementos levam a crer que efetivamente os ataques sofridos, se não inventados, foram manipulados estrategicamente pelo cativo a fim de reverter seu destino. Primeiramente, é possível ler nas entrelinhas dos documentos que o senhor de engenho Vasco Marinho Gama de Mello estava particularmente interessado em ver-se livre de Martinho, a ponto de ir pessoalmente negociar com Meirelles sua exportação e asseverar-se que de fato o cativo iria para o Rio de Janeiro. Soma-se a essa hipótese o recibo assinado por Vasco após receber, em moeda corrente, o valor da venda (1:200\$000 réis), no qual o proprietário fez questão

de acrescentar: “Ficando desta data em diante a cargo do Sr. Meirelles o risco e qualquer eventualidade que possa suceder”.

Vasco Mello negou ter conhecimento de que Martinho sofria de epilepsia, mas, ainda que agisse de má-fé no comércio, deve-se perguntar por que um senhor de escravos esforçar-se-ia tanto para obter algum lucro com um escravo de 25 anos que, mesmo sofrendo de surtos eventuais, tinha condições de desempenhar seu trabalho? Afinal, Martinho permaneceu alguns dias com Meirelles, mais de uma semana no vapor e um mês com Neves, e apenas quando chegou ao domínio de Barros concluiu-se que os males de que sofria impediriam a realização de um bom negócio. Pode-se propor que a doença de Martinho não era perceptível, e que os maus tratos físicos e psicológicos vividos pela experiência da exportação tivessem desencadeado os surtos. É plausível, embora improvável. De qualquer modo, sendo ou não conhecedor das convalescenças verdadeiras ou fictícias do escravo, o que se depreende das fontes é que Vasco tinha motivos que o levavam a querê-lo longe de suas propriedades e dos outros escravos.

Não deixa de ser intrigante a qualidade do mal de que sofria o escravo. Afinal, convulsões poderiam ser encenadas ou confundidas com uma experiência religiosa, o que não seria estranho a um escravo brasileiro. Infelizmente, os dados existentes sobre os ataques de Martinho são ínfimos e permitem pouca margem para análise. De qualquer modo, os sintomas que levaram o cativo a regressar para Maceió eram ocasionais, permitindo que, quando são, pudesse utilizá-los a seu favor. É difícil não inferir nos fatos uma estratégia no sentido de conduzir os desdobramentos de sua venda a seu favor, ainda que seja impossível afirmar que isso fez parte de um plano arquitetado para retornar a Alagoas.

A maior evidência de que Martinho tinha uma avaliação sofisticada de sua situação social e das relações nas quais estava envolvido é o fato de que, retornando a Maceió, ele empreendeu fuga. Um observador crítico poderia alegar que essa talvez fosse apenas uma artimanha de Vasco Mello ou de Meirelles, ocultando o escravo para recolocá-lo no mercado. No entanto, o fato de Martinho ter sido novamente exportado legalmente pouco mais de um ano depois leva a crer que efetivamente ele passou esse tempo longe do domínio senhorial. Tomando como premissa que o cativo tenha efetivamente fugido, esse fato revela a grande desenvoltura e coragem daquele homem e corrobora a hipótese de que, ao longo de todo o período em que é possível seguir seus passos, ele esteve completamente empenhado em buscar, nas dobras do sistema, formas de conduzir seu próprio destino.

Apesar das limitações das fontes em informar acerca do modo como Martinho refletiu sobre sua experiência, perceber que sua atuação visava a seus próprios interesses e contrastá-la com a manifesta deliberação de Vasco Mello de querer exportá-lo levam a concluir que Martinho tornou-se *persona non grata* para o senhor de engenho. A astúcia e a capacidade de ação, mesmo diante de relações tão desiguais, tornaram-no um escravo “atrevido e belicoso”, como definiu Calmon. Teria sido esse o motivo de Vasco Mello querê-lo distante. Em tempos de comércio interprovincial, não foi difícil ao senhor negociá-lo, mas ele não imaginava que teria tanto trabalho. A experiência única que Martinho viveu no comércio interprovincial teria ampliado seus conhecimentos sobre a sociedade em que vivia e suas micropolíticas, aperfeiçoando as estratégias de sobrevivência que ele desenvolvera até os 25 anos na grande propriedade monocultora de cana em que vivera com sua família. Resta saber como ele teria aplicado esse conhecimento ao ser reinserido em novas relações de domínio no Sudeste, mas é possível intuir que sua atuação junto aos poderes instituídos dificilmente teria sido mais cordial do que aquela que estabeleceu com seu antigo senhor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na virada de 1880 para 1881, as províncias compradoras de escravos, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, aprovaram legislações que elevavam a até 2:000\$000 réis o valor da taxa de matrícula paga por cativo comprado ali e proveniente de fora da província. O imposto praticamente encerrou o ciclo de mais de três décadas de intenso comércio de pessoas entre as províncias do Império. O medo da agitação escrava, o desequilíbrio demográfico dessa população entre as províncias do Império e o projeto imigrantista em face do fim da escravidão são comumente apontados como causas para que as medidas proibitivas fossem tomadas.²⁹ Provavelmente esses fatores convergiram para a obstrução, em âmbito provincial, de um mercado nacional, mas os efeitos de décadas de migração forçada não poderiam mais ser revertidos.

Nas províncias vendedoras o efeito mais direto desse processo teria sido o abrupto esfacelamento das famílias. Cada escravo que partia era uma mãe, pai, tio, filha que deixava seus entes queridos para trás, em um processo que não foi foco deste artigo, mas que, como apontava Castro Alves em “Tragédia no Lar” (1865), se fazia notar pelos coevos. É complexo medir o impacto social e psicológico desse contínuo rompimento definitivo de laços familiares, mas pode-se pensar o quanto o desejo de manter os entes queridos próximos pode

ter influenciado diretamente os sentidos de liberdade que permearam as comunidades cativas em um contexto de constantes despedidas.

Ao se acrescentarem a esse processo as observações sobre escravos “atrevidos e belicosos” que a trajetória de Martinho permite levantar, desenha-se um quadro ainda mais complexo quando se atenta para as províncias vendedoras. A possibilidade de vender escravos insubmissos teria eliminado diversas potenciais lideranças entre a comunidade escrava. Igualmente impossível ir mais adiante nesse argumento no momento, mas não deixa de ser um dado relevante para se pensar o processo de reorganização do trabalho na região Nordeste nos anos finais da escravidão e no imediato pós-abolição.

Levando o olhar para as províncias compradoras, tanto a revolta relacionada à violência do desmembramento de famílias quanto a chegada de escravos com trajetórias marcadas pelo enfrentamento ao domínio senhorial teriam contribuído para potencializar um quadro de agitação social que vinha acompanhando a segunda metade do século XIX. Muitos que viveram a migração forçada devem ter revivenciado uma ruptura que remetia às experiências de seus ancestrais – e, em menor número, as suas próprias – no tráfico internacional. No entanto, considerando que se tratava de pessoas em sua maioria nascidas no Brasil, católicas e falantes de português, eram sujeitos que partiam e chegavam a um meio sociocultural semelhante, nos quais se falava a mesma língua e, ainda que incipiente e difusa, compartilhava-se uma identidade pautada sobre o Estado nacional. O descontentamento e a revolta com a violência sofrida poderiam ser facilmente comunicáveis entre aqueles que chegavam e aqueles que já estavam nas fazendas e grandes cidades do Sudeste. Naquele momento histórico de ascensão de vozes a criticar o regime escravocrata, os milhares de processos individuais de migração forçada teriam contribuído para a externalização de práticas ocultas de resistência escrava (Scott, 2013) e contribuído para o clima geral de descontentamento e agitação social entre os grupos subalternos.

Outra questão que parece central ao se analisar mais de perto a trajetória de um escravo que viveu a migração forçada ocasionada pelo comércio interprovincial são os efeitos dessa experiência por si própria. Não apenas a violência do sistema escravista exposto de forma direta pelo comércio de gente, de “pessoas com um preço” (Johnson, 1999, p.2), tocava uma população cada vez mais sensível às críticas ao sistema. Na origem ou no destino final, o comércio interprovincial permitiu que cativos saíssem do seu estreito círculo de sociabilidade e tomassem contato com outras pessoas escravizadas, bem como com comerciantes e autoridades, e vislumbassem um horizonte mais amplo da

sociedade brasileira. De um modo enviesado, ele levou até o interior dos grupos escravizados os efeitos na aceleração do tempo, dos transportes e da comunicação, consequentes da revolução tecnológica pela qual o Ocidente passava naquele momento histórico. Nos principais portos, nos portos secundários, nas cidades, vilas e nos interiores, o comércio afetou a dinâmica das relações sociais, intensificando a comunicação e as trocas simbólicas. Em um momento no qual a escravidão vinha sendo publicamente contestada em várias instâncias, o compartilhamento de informações teria afetado também as ideias que circulavam entre a comunidade escrava.

A perspectiva de que a emancipação geral em 1888 foi fortemente influenciada pelas ações generalizadas de insubordinação que grassaram por todo o país - especialmente no Sudeste cafeeiro -, à luz da análise sobre a experiência de escravos que viveram o comércio interprovincial, reforça o proposto por Robert Conrad quando refletiu de modo mais amplo sobre “a destruição” da escravidão no Brasil. Nos anos 1870 e 1880 houve uma conjuntura política e econômica favorável ao processo de emancipação da escravidão, bem como um contexto social de ampla oposição à instituição escravista. A ação generalizada de contestação às relações pautadas pela escravidão, somada aos movimentos sociais efetivamente criados com o objetivo de transformar as estruturas político-jurídico-sociais (o movimento abolicionista propriamente dito), contribuíram para levá-la à exaustão. Nesse processo, a grande movimentação de escravos entre as províncias do Império teria influenciado a desestabilização da ordem vigente. Um de seus efeitos notáveis foi o medo criado entre as elites nas regiões que mais receberam escravos. A criação de uma categoria social específica, “os escravos do Norte”, teria sido fruto não apenas de uma paranoia generalizada, mas de um ambiente propício ao aumento de comportamentos “não resignados”, insubordinados e mesmo violentos entre a população, afetado pela contínua chegada de escravos que já haviam vivido, em outras partes do Império, uma experiência direta de enfrentamento ao poder senhorial.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Rômulo. Escravidão e cafeeiro em Minas Gerais: o caso da Zona da Mata. *Revista Brasileira de História*. Estruturas agrárias e relações de poder, São Paulo: Anpuh; Marco Zero, v.11, n.22, p.93-131, 1991.
- AZEVEDO, Celia Maria M. *Onda negra, medo branco*: o negro no imaginário das elites, século XIX. São Paulo: Annablume, 1987.

- BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antônio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau*, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z). Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. Disponível em: www.brasiliana.usp.br; acesso em: 7 jan. 2014.
- CALMON, Pedro. *História do Brasil*. v.7. Rio de Janeiro: J. Olympio Ed., 1959.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CONRAD, Robert. *The Destruction of Brazilian Slavery, 1850-1888*. Los Angeles: University of California Press, 1972.
- _____. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- FERREIRA SOBRINHO, José Hilário. “Catirina, minha Nêga tão querendo te vendê...”: escravidão, tráfico e negócios no Ceará do século XIX (1850-1881). Fortaleza: Governo do Estado de Ceará/Secretaria de Cultura, 2012.
- GOMES, Marleide da Mota; CHALUB, Miguel. Dom Pedro I of Brazil and IV of Portugal epilepsy and peculiar behavior. *Arquivos de Neuro-Psiquiatria*, São Paulo, v.65, n.3a, p.710-715, 2007.
- GRAHAM, Richard. *Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. Afro-Ásia*, Salvador, n.27, p.121-160, 2002.
- JOHNSON, Walter. *Soul by Soul: Life Inside the Antebellum Slave Market*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999.
- KLEIN, Herbert. The Internal Slave Trade in Nineteenth Century Brazil: A Study of Slave Importations into Rio de Janeiro in 1852. *Hispanic American Historical Review*, v.LI, n.4, p.567-585, Nov. 1971.
- MACHADO, Maria Helena. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da abolição*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; São Paulo: Edusp, 1994.
- MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, v.32, n.1, p.142-166, 2012.
- MARQUES, Danilo Luiz. *Sobreviver e resistir: os caminhos para a liberdade de escravizadas e africanas livres em Maceió (1849-1888)*. Blumenau: Nova Letra, 2016.
- MOTTA, José Flavio. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*. São Paulo: Alameda, 2012.
- OLIVEIRA, Joice Fernanda de S. *Forasteiros no Oeste Paulista: escravos no comércio interno de cativos e suas experiências em Campinas, 1850-1888*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 2013.

- PENA, Eduardo Spiller. Burlas à lei e revolta escrava no tráfico interno do Brasil Meridional, século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria N. *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Ed. Unicamp, 2006.
- PINTO, Luiz Maria da S. *Dicionário da língua brasileira*. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br>; acesso em: 7 jan. 2014.
- PIRES, Maria de Fátima N. *Fios da vida: tráfico interprovincial e alforrias nos Sertões de Sima – BA (1860-1920)*. São Paulo: Annablume, 2009.
- QUEIRÓZ, Jonas Marçal. *Da senzala à República: tensões sociais e disputas partidárias em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 1995.
- SANT’ANA, Moacir Medeiros de. *Mitos da escravidão*. Maceió: Secretaria de Comunicação Social, 1989.
- SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Comércio de escravos do sul para o sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 2012.
- SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Lisboa: Livr. Letra Livre, 2013.
- SILVA, Ricardo Tadeu C. A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 3. *Anais...* Florianópolis, 2007.
- SLENES, Robert Wayne. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, Walter. *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in Americas*. New Haven, Conn.: Yale University Press, 2005. p.325-370.
- _____. *The Demography and Economics of Brazilian Slavery: 1850-1888*. Dissertation (Ph.D., Modern History) – Stanford University. Stanford, Cal., 1976.
- SOUZA, Octávio Tarquínio de. *História dos Fundadores do Império do Brasil*. A vida de Dom Pedro I. v.1. Rio de Janeiro: Livr. J. Olympio Ed., 1957.
- STEIN, Stanley Julian. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1890*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- TEIXEIRA, Luana. *Negócios da escravidão em Alagoas: o comércio interprovincial de escravos em Maceió e Penedo (1842-1881)*. Maceió: Fapeal/Imprensa Oficial, 2017.

NOTAS

¹ Este artigo insere-se no âmbito da pesquisa de doutorado em História realizada entre 2012 e 2016 na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com período sanduíche na

Université Toulouse II, financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes).

² Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Dr. Martinho Álvares da Silva Campos, 1881, p.7. Center for Research Library (doravante CRL). Disponível em: <http://www.crl.edu/>; acesso em: 12 dez. 2016. As citações de fontes tiveram a ortografia corrigida, mantendo-se a pontuação original.

³ *Almanack da Província das Alagoas para o anno de 1873*. Maceió: Typ. Social de Amintas & Soares, 1873. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (doravante HDBN). Disponível em: <http://bdn.digital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>; acesso em: 10 dez. 2017. Para os dados acerca da exportação desde Maceió, ver: TEIXEIRA, 2017, p.29-30.

⁴ Os números são apenas aproximativos, pois algumas vezes o nome do proprietário era substituído pelo do comerciante e/ou procurador. Apesar dessa ressalva, deve-se ter em vista que ainda assim era comum o registro do nome do senhor no passaporte mesmo quando havia intermediários, como foi o caso de Serafim e Martinho adiante citados.

⁵ Essa análise dialoga com os estudos de Walter Johnson sobre o *domestic slave trade* nos Estados Unidos; ver: JOHNSON, 1999.

⁶ Foi SILVA (2007, p.11) quem inicialmente chamou a atenção para essas considerações de Calmon.

⁷ O primeiro matriculado em Santa Luzia, número 1.622, sete da relação, e o segundo em Camaragibe, número 699, 15 da relação.

⁸ *Jornal do Commercio*, ano 57, n. 311, quinta feira, 7 nov. 1878, p.5 (HDBN). O vapor, proveniente dos Portos do Norte, desembarcou na Corte levando a bordo 55 passageiros livres, nove escravos acompanhando seus senhores, 199 praças do exército e 79 imigrantes cearenses, além dos escravos a entregar e da tripulação. Cerca de 30 dos 266 cativos exportados teriam sido embarcados em Maceió, pois, nos dias anteriores à partida do vapor, foram expedidos passaportes para 22 escravos, além do visto de outros oito do interior de Pernambuco, que entraram no circuito do Rio São Francisco, passaram por Penedo e foram até Maceió para embarcarem rumo a São Paulo. Livro de Registro de Passaportes, Secretaria de Polícia de Alagoas, Maceió, 1877-1880, fls. 63-69v. Arquivo Público de Alagoas (doravante APA), caixa 5.301.

⁹ Ao longo da década de 1870, Evaristo Teixeira Pinto Gomes (Evaristo & Cia) esteve intensamente envolvido no comércio interprovincial de escravos desde Alagoas e também de outras províncias, como atestam os Livros de Passaportes de Maceió citados anteriormente.

¹⁰ Apelação criminal, apelante: Serafim, 1884. Arquivo Nacional. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), n. 1.077, maço 153.

¹¹ Além de Martinho, Vasco Mello foi registrado como senhor de três cativos exportados: Simpício, de 36 anos, exportado em 1861, Joaquim, 30, e José Rosa, 60, juntos em 1862. É notável que em todos os casos citados a idade dos escravos era superior àquela da maioria envolvida no comércio interprovincial segundo os registros dos livros de passaportes de Maceió. Livro de Registro de Passaportes, Secretaria de Polícia de Alagoas, Maceió, 1854-1862, fl. 205 e 225v. APA. Caixa 5.282.

¹² Os fatos relacionados ao escravo Martinho constam, principalmente, da documentação produzida em razão do processo comercial que Joaquim da Cunha Meirelles moveu contra Vasco Marinho da Gama e Mello, no intuito de reaver o valor pago pelo escravo mais os custos que teve ao exportá-lo. Autos de processo sem capa, requerente: Joaquim da Cunha Meirelles, Juízo Municipal de Maceió, 1874. APA. Caixa 1235: Documentos diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919, p.6, data: 18 nov. 1873.

¹³ *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 52, n. 337, sabbado, 6 dez. 1873, p.1 (HDBN).

¹⁴ Livro de Registro de Passaportes, Secretaria de Polícia de Alagoas, Maceió, 1870-1877, p.39-40. APA. Caixa 5.518. Martinho foi matriculado em Imperatriz com o número 1.831 na lista geral e 5 na relação apresentada pelo proprietário.

¹⁵ A ocorrência de vapores cheios de escravos a serem comercializados era mais comum nos momentos de alta procura e nas linhas que paravam em vários portos antes de chegar ao Rio de Janeiro. O transporte de pequenos grupos de escravos em veleiros e vapores parecia ser a forma mais frequente de transferir cativos entre as províncias litorâneas distantes.

¹⁶ *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 52, n. 341, quarta-feira, 10 dez. 1873, p.2 (HDBN). Mais de uma década antes, Matheus Casado de Araújo Lima Arnaud havia feito considerações sobre as más condições do transporte de escravos nos vapores, destacando que as “escravas menores” eram muito “maltratadas”, corroborando a perspectiva de que estupro fizeram parte da rotina no transporte interprovincial. BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de Estado 1850-1888. Sessão de 20 out. 1862. Disponível em: http://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/AT_AtasDoConselhoDeEstado.asp; acesso em: 7 out. 2014.

¹⁷ Em Maceió, por exemplo, embarcaram com Martinho um menino e uma menina de 10 e 11 anos, dois rapazes e uma moça entre 17 e 19 anos e um homem de 31 anos.

¹⁸ Embora seja tema de difícil investigação, indícios evidenciam a articulação entre os escravos nos momentos em que se encontravam em trânsito, como por exemplo: a sublevação de escravos tratada por CHALHOUB (1990, p.29-34), o ataque aos comerciantes comentado por ANDRADE (1991, p.115), a resistência à venda analisada por PENA (2006) e a reivindicação sobre os filhos ingênuos tomados como escravos analisada em TEIXEIRA (2017, p.213-214).

¹⁹ Autos de processo sem capa..., p.7, local e data: Porto das Caixas, 6 fev. 1874. APA. Caixa 1235. Cabe notar que, em Itaboraí, Vasco Mello continuava sendo nomeado como senhor de Martinho, ainda que ele já tivesse passado pelas mãos de três negociantes diferentes: Meirelles, Neves e Barros.

²⁰ A devolução de escravos com doenças estava prevista nas Ordenações Filipinas (livro 4, título XVII) e teria sido incorporada pelo costume às práticas comerciais. A dificuldade nesses casos consistia em provar que o escravo efetivamente estava doente ou que o problema era anterior à venda, como ocorre no caso de Martinho. Em outra ordem jurídica, mas bastante semelhante ao caso, nos Estados Unidos, um senhor entrou na justiça para devolver uma escrava com suposta epilepsia, mas a Suprema Corte negou, aceitando os argumentos do vendedor de que os ataques sofridos pela escrava (ela rolava e chorava pelo chão, segundo testemunhas) eram uma simulação com o objetivo de reverter sua venda (JOHNSON, 1999, p.186).

²¹ A família Bragança, especialmente Pedro I, sofria de ataques epilépticos, que em alguns casos chegavam a ser comentados nos jornais; ver: GOMES; CHALUB, 2007.

²² O diplomata francês Pontois descreve ter presenciado um “ataque de epilepsia” de D. Pedro, no qual este caiu no chão e desmaiou por 10 minutos. Tendo passado o dia em descanso, no dia seguinte Pedro I já havia retomado suas atividades normalmente. Ver: SOUZA, 1957, cap. 3.

²³ O desembarque de Martinho ocorreu em 20 fev. 1874, registrado em uma lista de entradas de escravos no Porto do Jaraguá. Ofícios avulsos. APA. Caixa 952: Presidência da Província de Alagoas: ofícios recebidos da Secretaria de Polícia de Alagoas, 1877.

²⁴ As despesas foram assim listadas (em réis): “Imposto Provincial que paguei para a exportação do mesmo escravo, 150\$000/ Passaporte e selos, 5\$600/ Passagem para o Rio de Janeiro no vapor Bahia, de convés para o dito escravo, 30\$000/ Embarque em Jaraguá, 2\$000/ [...] Apresentação a Polícia no Rio de Janeiro, 1\$500/ Estadia, roupa, corretagem, 54\$800/ Estampilha no substabelecimento da procuração, 20\$000/ Comissão pela venda no Rio de Janeiro, cuja venda foi desfeita, 42\$000/ Despesa com o regresso do dito escravo a esta cidade, 45\$600”. Autos de processo sem capa..., p.4. APA. Caixa 1235.

²⁵ Autos de processo sem capa..., p.31. APA. Caixa 1235.

²⁶ Martinho tinha poucos anos de vida quando ocorreu a revolta, e não se sabe ao certo em qual das propriedades de José Marinho de Mello ele viveu até seus 12 anos. Ainda que ele não tivesse ligações diretas com o Engenho do Peixe, os episódios da sublevação deviam fazer parte da cultura oral da comunidade escrava à qual ele pertencia e que se torna uma referência para um escravo fugido. A revolta teria sido iniciada por 19 escravos do engenho que depois se dirigiram para propriedades vizinhas incorporando insurgentes, até serem debelados. Estima-se que cerca de cem indivíduos tenham participado do movimento, sendo 21 deles mortos e 26 capturados pela repressão. Sobre a revolta, ver: SANT’ANA, 1989, p.39-41.

²⁷ Livro de Registro de Passaportes, Secretaria de Polícia de Alagoas, Maceió, 1870-1877, p.98. APA. Caixa 5.518.

²⁸ Assim como na primeira exportação, não há referências no documento sobre a atuação de comerciantes de escravos, portanto é provável que houvesse um exportador envolvido, talvez o próprio Meirelles.

²⁹ Em Minas Gerais, a Lei nº 2716, de 18 dez. 1880, em seu artigo 10º, estabeleceu que a taxa fosse elevada para 2 contos de réis para escravos precedentes de outras províncias. Semelhante aumento foi aprovado em 25 jan. 1881 em São Paulo, e no mesmo mês, no Rio de Janeiro. Sobre os debates acerca das motivações para a legislação, ver: QUEIRÓZ, 1995.



Artigo recebido em 14 de abril de 2018.

Aprovado em 27 de agosto de 2018.