



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

VALNEY MASCARENHAS DE L. FILHO

**COMÉRCIO E TRÁFICO INTERPROVINCIAL DE
ESCRAVOS EM SALVADOR 1840-1880**

Salvador/BA

2019

VALNEY MASCARENHAS L. FILHO

**COMÉRCIO E TRÁFICO INTERPROVINCIAL DE
ESCRAVOS EM SALVADOR 1840-1880**

Trabalho apresentado para o exame de qualificação do mestrado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia (UFBA) na linha de Pesquisa Escravidão e Invenção da Liberdade.

Orientadora: Prof. Dra. Maria de Fátima Novaes Pires

Salvador/BA

2019

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

L. FILHO, VALNEY MASCARENHAS DE L. FILHO
COMÉRCIO E TRÁFICO INTERPROVINCIAL DE ESCRAVOS EM
SALVADOR 1840-1880 Salvador/BA 2019 / VALNEY
MASCARENHAS DE L. FILHO L. FILHO. -- Salvador, 2019.
136 f. : il

Orientador: Maria de Fátima Novaes Pires.
Dissertação (Mestrado - Historia) -- Universidade
Federal da Bahia, UFBA, 2019.

1. traficantes. 2. Bahia entre 1840-1880. 3.
abastecimento. 4. lucrativo. 5. freguesia da Sé. I.
Pires, Maria de Fátima Novaes. II. Título.



PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO		MATRÍCULA	NÍVEL DO CURSO
Valney Mascarenhas de Lima Filho		217121462	Mestrado
TÍTULO DO TRABALHO			
COMÉRCIO E TRÁFICO INTERPROVINCIAL DE ESCRAVOS EM SALVADOR 1840-1880			
EXAMINADORES	ASSINATURA	CPF	
Maria de Fátima Novais Pires (UFBA) - orientadora		341272325-84	
Isabel Cristina Ferreira dos Reis (UFRB)		349135305-00	
Robert Wayne Andrew Slenes (Unicamp)		688.284.207-82	

ATA

Aos vinte e quatro dias do mês de abril do ano de dois mil e dezanove, nas dependências da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia (UFBA), foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Valney Mascarenhas de Lima Filho, mestrando do Programa de Pós-graduação em História Social do Brasil. Após a abertura da sessão, a professora Maria de Fátima Novais Pires, orientadora e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra ao autor, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas do examinando. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu pela aprovação do aluno. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

A banca examinadora avalia que a dissertação de mestrado atende plenamente aos requisitos acadêmicos exigidos pelo Programa de Pós-Graduação e recomenda vivamente a sua publicação.

SSA, 24/04/2019: Assinatura do aluno:

SSA, 24/04/2019:: Assinatura da orientadora:

AGRADECIMENTOS

Agradeço a professora Maria de Fátima Novaes Pires pela orientação paciente e dedicada que foi essencial para o andamento da pesquisa. Foram anos de muito aprendizado. Erros e omissões no texto são de minha responsabilidade.

Sou grato aos integrantes da banca de qualificação, Isabel Cristina Reis e Robert W. Slenes, pela leitura atenciosa e generosidade nas correções e sugestões, as quais busquei incorporar na versão final.

Vale destacar que os encontros na linha de pesquisa Escravidão e Invenção da Liberdade foram inspiradores e ajudaram na condução da minha pesquisa. Sou grato a todos os professores e alunos que integraram os debates. Gabriela dos Reis Sampaio, João José Reis, Luis Nicolau Parés, Wlamyra Ribeiro de Albuquerque, Iacy Maia Mata, Robério S. Souza, Aldrin A. Castellucci, Urano Andrade, entre outros. O diálogo, troca de fontes e sugestões com a pesquisadora Joice Oliveira, que pesquisa tema correlato, também foi produtivo na construção do trabalho.

Devo agradecimento também aos funcionários dos arquivos em que pesquisei, sem a cooperação de todos não seria possível alcançar os objetivos de minha pesquisa.

Sem o apoio e companhia de meus amigos e família minha caminhada seria muito mais difícil. Em especial, agradeço aos meus pais, Valney e Neuma, e minha irmã Carol, que sempre estiveram fortalecendo nas dificuldades.

RESUMO

Esse trabalho aborda traficantes que se dedicaram ao tráfico interno de escravos na província da Bahia entre 1840-1880. O tráfico interno de escravos remonta ao século XVIII, e foi responsável pelo envio de africanos escravizados para exploração de ouro no interior do Império. Contudo, com o fim do contrabando ilegal de africanos, em 1850, o tráfico interno de escravos foi o único responsável pelo abastecimento da mão de obra necessária para a produção nas fazendas de café do Sul. Nesse contexto, pessoas escravizadas saíram da província da Bahia, por intermédio dos traficantes internos de escravos que mobilizaram amplas redes comerciais. Esse tráfico foi muito lucrativo, traficantes internos estavam inseridos em diferentes ramos do comércio e da indústria e, certamente, o capital do tráfico impulsionou seus negócios. Na Bahia, Salvador foi uma cidade importante nesse trânsito comercial. Este trabalho aborda o tráfico interno através dos registros das Emissões de Passaporte e das escrituras de compra e venda de escravos da freguesia da Sé, em Salvador, entre os anos de 1840-1880.

ABSTRACT

This work deals with traffickers who engaged in internal slave trade in the province of Bahia between 1840 and 1880. The internal slave trade dates back to the 18th century, and was responsible for sending enslaved Africans to explore gold within the Empire. However, with the end of the illegal smuggling of Africans in 1850, the internal slave trade was the only one responsible for the supply of labor necessary for production in the coffee farms of the South. In this context, enslaved people left the province of Bahia , through internal slave traders who mobilized extensive commercial networks. This traffic was very lucrative, internal traffickers were embedded in different branches of commerce and industry and certainly the capital of traffic boosted its business. In Bahia, Salvador was an important city in this commercial transit. This work deals with internal traffic through the records of Passport Issues and deeds of purchase and sale of slaves from the parish of Sé, in Salvador, between the years 1840-1880.

LISTA DE FIGURAS E MAPAS

Figura 1-Mapa adaptado do Comércio Salvador, 1894

Figura 2- Porto de Salvador visto da Cidade Alta, 1873

Figura 3- Cais das Amarras, 1861

Figura 4- Livro de Registro de Passaportes 1852-54

Figura 5-Possíveis rotas do comércio interprovincial na província de Sergipe

Figura 6- possíveis rotas do tráfico entre sertão e Salvador

Figura 7- O Pelourinho fotografado por Ben Mulock, em 1859

Figura 8- Terreiro de Jesus e as antigas instalações dos jesuítas

Figura 9- Tabela de preços

LISTA DE TABELAS

Tabela 1-Mapa de operários da Fábrica 7 de setembro-1867

Tabela 2- Amostragem por tipo de registro

Tabela 3- Registros de passaportes e de escravos, porto de Salvador

Tabela 4- Ofícios dos escravos declarados nos passaportes

Tabela 5- Divisão por classificações raciais

Tabela 6- Relação de africanos e nascidos no Brasil

Tabela 7- Relação entre sexo feminino e masculino

Tabela 8- Idades dos escravos os registros de passaportes

Tabela 9- Destino dos escravos no porto de Salvador

Tabela 10 –Origem (Por províncias) dos Escravos enviados para Corte pelo porto de Salvador

Tabela 11- Localidades dos escravos vindos de Sergipe e Alagoas

Tabela 12- Naturalidades dos escravos nos passaportes

Tabela 13- Tipos de escrituras passadas no cartório da Sé

Tabela 14 – Compra e vendas de escravizados Freguesia da Sé

Tabela 15 – Vendas que fizeram uso de procuração na Sé

Tabela 16 – Variação dos preços, em réis, sexo masculino e feminino, na Sé

Tabela 17- divisão por sexo entre compradores(as) e Vendedores(as)

Tabela 18- frequência de africanos nas escrituras da Sé

Tabela 19 – Origem dos escravos vendidos na Sé, entre os anos 1852 a 1856

Tabela 20 – Origem dos escravos vendidos na Sé, entre os anos 1871 a 1877

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
CAP. 1 – COMÉRCIO DE ESCRAVOS NA CIDADE DE SALVADOR.....	21
1.1 COMÉRCIO INTERPROVINCIAL DE GÊNEROS E ESCRAVOS 1830-50	23
1.1.2 Anúncios de compra de escravos para fora da província- década de 1840.....	31
1.1.3 Tráfico ilegal e comércio de cabotagem 1840-50.....	34
1.2 FIM DO CONTRABANDO E CRESCIMENTO DO TRÁFICO INTERNO	42
1.2.1 Modernização, comércio interno e escravidão	57
CAP. 2 - ESCRAVOS NAS REDES DO TRÁFICO INTERNO	64
2.1 REGISTROS DE PASSAPORTES DE ESCRAVOS	65
2.2 PERFIL DOS TRAFICADOS.....	70
2.2 CAMINHOS DO TRÁFICO	76
2.2.1 De onde vinham os escravos?.....	78
2.2.2 Vindos da vasta Bahia	85
2.4 CONTROLE SOBRE OS ESCRAVOS DESPACHADOS	88
CAP. 3- O COMÉRCIO LOCAL DE ESCRAVOS NA FREGUESIA DA SÉ ENTRE 1852 E 1877.....	93
3.1 ESCRITURAS PÚBLICAS E ESCRAVIDÃO	96
3.2 COMPRADORES(AS), VENDEDORES (AS) E NEGOCIANTES DE ESCRAVOS NA SÉ.....	100
3.2.1 Compra e Venda de escravos na Sé: uso de procurações e preços	106
3.2.2 Mulheres e africanos nas escrituras da Sé	114
3.3 DE ONDE VINHAM OS ESCRAVOS NEGOCIADOS NA SÉ?	119
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
LISTA DE ARQUIVOS	126
LISTA DE FONTES MANUSCRITAS, ONLINE E IMPRESSAS	127
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	130

INTRODUÇÃO

O comércio interno de escravos entre as décadas de 1840-80, especificamente na cidade de Salvador, é o objeto de minhas pesquisas desde a graduação, quando fui bolsista do Programa de Iniciação Científica. Levantamentos a fontes de natureza diversa permitiram a elaboração de um projeto de pesquisa com o qual ingressei no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia (UFBA), no segundo semestre de 2017. Pesquisas e estudos sobre o comércio interno de escravos permitem dizer que após o fim definitivo do tráfico atlântico, o tráfico interno entre as províncias do Império aumentou significativamente. Na segunda metade do século XIX, com o desenvolvimento das lavouras cafeeiras, muitos cativos foram levados compulsoriamente de localidades do Norte para serem negociados no Sul do Brasil a preços bem mais vantajosos.

O referencial teórico adotado neste estudo é o da história social da escravidão, que privilegia a ação dos sujeitos no plano da história, e são as suas experiências o fio condutor da narrativa. O contexto em que estavam inseridos é de fundamental importância para o entendimento das suas ações. Desse modo, torna-se necessário situar alguns aspectos do comércio interprovincial e local de escravos na cidade de Salvador. A primeira questão que busco responder é em que medida o fim do tráfico atlântico influenciou na dinâmica do comércio interno de escravos na Bahia. Além disso, quais foram as redes comerciais mobilizadas no tráfico interprovincial de escravo na segunda metade do século XIX.

Este estudo do tráfico interno no século XIX leva em conta dois marcos temporais: a proibição legal do tráfico atlântico de escravos, imposta pela lei de novembro de 1831, e a proibição definitiva, imposta pela lei Euzébio de Queiroz em 1850. Esses dois acontecimentos modificaram a maneira de atuar dos comerciantes de escravos no tráfico atlântico e interno, além disso, impactaram a vida de muitos que foram vítimas desse infame comércio.

O comércio interno de escravos, entre o sertão e o litoral, remonta ao século XVIII. Nesse período, a descoberta do ouro, na região de Minas Gerais, intensificou esse trânsito comercial. Muitos escravos africanos, após o desembarque, principalmente nos portos de

Salvador e do Rio de Janeiro, eram enviados por vias terrestres para as minas do sertão. No decorrer dos séculos, os fluxos e características do tráfico interno de escravos variaram de acordo com o período e o contexto. O trânsito de escravos por via da cabotagem, entre os portos do Império, se intensificou no século XIX e foi um dos meios de transporte utilizados pelo tráfico interno.¹ As vias terrestres também foram utilizadas, escravos percorreram estradas pelos sertões entre o Norte e Sul.²

O trânsito entre as províncias via cabotagem também foi muito utilizado nas trocas comerciais. O Rio Grande do Sul, na primeira metade do século XIX, exportava, através de navios, carne seca para Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Outras mercadorias circulavam entre essas províncias, inclusive escravos. Assim, na segunda metade do século XIX, essas rotas comerciais internas serviram para intensificar o tráfico interprovincial de escravos. Essas redes comerciais estabelecidas entre negociantes dedicados à cabotagem possibilitaram o grande fluxo do tráfico interno de escravos desde os primeiros anos da década de 1850.

Além disso, o tráfico interno também ocorreu durante a vigência do tráfico atlântico de escravos. Deste modo, devemos considerar que na primeira metade do século XIX o contrabando de africanos influenciou na dinâmica do comércio interno de escravos. Após 1831, novas estratégias foram utilizadas para o desembarque de africanos ilegalmente escravizados. Traficantes passaram a dividir a empreitada em duas etapas: primeiro enviavam as mercadorias para o escambo na aquisição de escravos e, depois, enviavam o negreiro em lastro para rapidamente embarcar africanos e rumarem para portos clandestinos no Brasil.³

Outra estratégia foi a utilização de passaportes para o comércio de cabotagem em embarcações armadas para o tráfico negreiro. A autorização para a cabotagem permitia que as embarcações trafegassem na costa brasileira legalmente. Deste modo, os negreiros estavam prevenidos caso fossem apressados próximo ao litoral. Algumas embarcações suspeitas de envolvimento no contrabando de escravos foram absorvidas na Comissão Mista da Corte ao alegarem a prática do comércio entre as províncias.

¹ Cabotagem é a navegação entre portos do mesmo país utilizando as vias marítimas ou vias navegáveis interiores.

² Ver: PIRES, Maria de Fátima Novaes. **Fios da vida: tráfico interprovincial e alforrias nos sertões do sul – BA (1860-1920)**. São Paulo: Annablume, 2009

³ VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987.

Naquele momento, o tráfico atlântico de escravos estava inserido na ampla dinâmica comercial dos diversos produtos que circulavam no Brasil, além disso, não existia consenso político entre a elite Imperial sobre as perspectivas abolicionistas. Diante desse cenário, os interesses envolvidos na utilização da mão de obra africana fizeram com que o tráfico continuasse ilegalmente até 1850. A esse respeito, Sidney Chalhoub indica que as autoridades brasileiras foram coniventes com a prática do contrabando de africanos e novos mecanismos foram mobilizados para a continuidade do tráfico e da escravidão.⁴ Ubiratan Castro de Araújo aponta que, na primeira metade do século, a prática do contrabando de africanos esteve disseminada na Bahia mesmo entre os mais respeitáveis homens de negócios. A banalidade do contrabando surpreendeu o *élève consul* Pierre Victor Maubaussin, responsável pelo consulado francês no ano de 1846, fazendo-o investigar a prática daquele comércio na sociedade baiana. Ubiratan Araújo partiu da investigação do *consul* para analisar o tráfico e alguns dos comerciantes envolvidos na rota Bahia-Lagos no ano de 1846.⁵

Do mesmo modo, o contrabando mobilizou comerciantes africanos dos dois lados do atlântico. Luis Nicolau Parés registra que a prática do tráfico de escravos foi um dos meios de enriquecimento de alguns dos africanos residentes na cidade de Salvador, a exemplo da Irmandade do Bom Jesus das Necessidades e Redenção, fundada no fim do século XVIII, importante espaço de sociabilidade de africanos “minas e jejes”, que compartilharam interesses comerciais. Alguns dos fundadores e dirigentes dessa irmandade foram milicianos, barbeiros e traficantes de escravos. Destarte, alguns africanos continuaram no comércio de escravos, ao longo do século XIX, na prática do contrabando, tecendo laços comerciais entre a Costa da África e a Bahia.⁶

Pierre Verger também indica alguns dos negociantes que tomaram parte no tráfico clandestino de escravos, e os nomes apresentados são de grande utilidade para identificar personagens inseridos no contrabando. Em seu trabalho, encontra-se nomes como de José Cerqueira Lima, Antonio Pedroso Albuquerque e Joaquim Pereira Marinho, que foram prósperos traficantes de escravos.⁷ Pesquisas mais recentes ampliaram o entendimento

⁴ CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. 1º Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

⁵ DE ARAÚJO, Ubiratan Castro. **1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros**. Afro-Ásia, n. 21-22, 2017.

⁶ PARÉS, Luis Nicolau. **Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes** (Bahia, 1770-1830). Tempo, v. 20, 2014.

⁷ VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX. São Paulo: Corrupio, 1987.

sobre a atuação e a rede de relações que estavam inseridos esses traficantes.⁸ Os traficantes de escravos, entre as décadas de 1830 e 1850, eram identificados na sociedade como os principais negociantes que lidavam com o grande comércio de exportação e importação, de cabotagem e abastecimento de gêneros alimentícios no geral. Não obstante, além desses mais conhecidos contrabandistas, pequenos e médios comerciantes também estiveram envolvidos, direta ou indiretamente, com o contrabando de africanos. Muitos dos que acumularam fortunas com o contrabando souberam se estabelecer como grandes negociantes na segunda metade do século XIX.

Na primeira metade do século, além dos contrabandistas, dedicados ao tráfico atlântico, também existiram comerciantes de escravos empenhados no tráfico interno. Albertina Lima Vasconcelos indica que entre 1800 e 1850 existiu significativo trânsito de escravos entre a Bahia e o Rio Grande do Sul.⁹ Na década de 1850, o avanço do abolicionismo e a proibição definitiva do contrabando de africanos com a Lei Euzébio de Queiroz fez com que traficantes fossem comparados a piratas. Naquele contexto, a visão favorável sobre os traficantes já tinha mudando sensivelmente. Entretanto, os negociantes dedicados ao comércio interno de escravos expandiram seus negócios e continuaram atuando até a década de 1880.

Além disso, deve-se considerar que mesmo com a continuidade da escravidão existiram debates e controversas em relação à utilização da mão de obra escrava. Jaime Rodrigues aponta que nesse período os debates entre as elites políticas sobre a escravidão estiveram entre dois polos, tanto como algo necessário para manutenção da mão de obra nas lavouras quanto como a origem das mazelas do “povo” brasileiro.¹⁰ Assim, era imprescindível para os proprietários de terras, dos cafezais da região Sul do Império, a manutenção do fornecimento de africanos escravizados, pois a reprodução endógena não era suficiente para manter a oferta de trabalhadores. Contudo, o crescente número de libertos e as revoltas escravas despertavam medo entre segmentos das elites.

⁸Ver: XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. **Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887**. MA, Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1999.; DE ARAÚJO, Ubiratan Castro. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. Afro-Ásia, n. 21-22, 2017.

⁹ VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. **Anais do II Encontro—Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**, Porto Alegre, 2005.

¹⁰ RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)**. (Tese de Doutorado, UNICAMP, São Paulo: 2000.)

Até o momento foram indicados trabalhos que ajudam a compreender o contexto em que esteve inserido o tráfico interno de escravos. Não obstante, devemos levar em conta a historiografia especializada sobre o tema. O tráfico interprovincial praticado após 1850 atraiu a atenção de alguns historiadores na década de 1970, e tornaram-se referências clássicas os trabalhos de Slenes; Conrad; H. Klein; entre outros.¹¹ A especificidade desse tema esteve relacionada ao crescente número de escravos enviados para as fazendas de café do sul, após a proibição definitiva do desembarque de africanos.

Os primeiros debates estiveram em torno do volume do tráfico interprovincial, origem dos escravos enviados e a dinâmica econômica nas regiões produtoras de café no Sudeste. Para H. Klein, o tráfico intraprovincial teria sido mais importante em relação ao interprovincial, na manutenção de mão de obra nas fazendas de café. O autor estimou que o volume do tráfico interno entre as províncias do império foi baixo. No mesmo sentido, Galloway indicou que o Nordeste teria fornecido apenas 90 mil cativos para o Sul.¹²

R. Slenes, em cuidadosa pesquisa demográfica, apontou as direções e estimativas do volume do tráfico interprovincial das províncias do Norte para as do Sul, e constatou que a década de 1870 foi o auge desse tráfico. Em relação ao volume do tráfico interprovincial, para o autor:

Entretanto, as evidências de Klein e Gallway não são conclusivas, e o enfoque de outros estudos recentes tende a corroborar o argumento tradicional, pelo menos o que respeita ao volume do tráfico. (SLENES, 1976, p. 120-121)

O argumento tradicional, a que o autor se refere, aponta para o grande volume do tráfico interprovincial após 1850. Assim, Slenes indica que o tráfico entre as províncias também foi significativo na manutenção da mão de obra nas fazendas de café e que, ao menos, movimentou 200.000 cativos das províncias do Norte para o Sul. Ainda não existe consenso historiográfico sobre o volume das transferências em cada região e o modo de organização das negociações. Contudo, alguns trabalhos recentes trouxeram importantes

¹¹ SLENES, Robert Wayne. **The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888**. Department of History, Stanford University, 1976.

CONRAD, Robert Edgar. **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1975.

KLEIN, Herbert S. **The internal slave trade in nineteenth-century Brazil: a study of slave importations into Rio de Janeiro in 1852**. *The Hispanic American Historical Review*, v. 51, n. 4, p. 567-585, 1971

¹² GALLOWAY, Joey H. **The last years of slavery on the sugar plantations of Northeastern Brazil**. *The Hispanic American Historical Review*, v. 51, n. 4, p. 586-605, 1971.

contribuições e apontam para o significativo trânsito de escravos no tráfico interprovincial.

Na pesquisa desenvolvida por Rafael da Cunha Scheffer, sobre o comércio de escravos em Campinas, foram levantados dados através dos registros da meia sisa, para a década de 1870, e dos livros de compra e venda, entre 1865 e 1882, envolvendo respectivamente a venda de 5.678 e 2.424 cativos.¹³ Dos escravos negociados em Campinas, 74% nasceram em outra província, sendo considerável a presença de nordestinos. Os baianos foram maioria (927 ou 17% dos escravos negociados), seguidos dos maranhenses (545 ou 10%), pernambucanos (343 ou 6%), cearenses (230 ou 4%), além dos fluminenses (396 ou 7%) e gaúchos (525 ou 10%). O grande número de baianos entre os negociados é uma evidência da relevância da Bahia no fornecimento de escravos para as lavouras do café.

Ainda sobre Campinas, Joice Fernanda de Souza, em sua dissertação de mestrado, aborda as experiências de alguns escravos que foram vítimas do tráfico interprovincial para aquela região.¹⁴ A autora ressalta a heterogeneidade das experiências vividas pelos escravos recém-chegados do tráfico interno. Apesar de alguns fatores influenciarem na adaptação ou não na nova realidade, cada um dos cativos, negociados e levados para a cidade de Campinas, possuíram suas próprias histórias e vivenciaram o novo cativeiro de formas distintas.

José Flávio Motta, em seu livro *Escravos daqui, dali e de mais além*, indica os movimentos do tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista, principalmente nos municípios paulistas de Areias, Guaratinguetá, Constituição (Piracicaba) e Casa Branca.¹⁵ O autor indica a importância do tráfico intra e interprovincial naqueles municípios, apesar do maior volume das transferências entre municípios da mesma província, as negociações interprovinciais também foram bastantes significativas.

¹³ SCHEFFER, Rafael da Cunha. **Comércio de escravos do sul para o sudeste, 1850-1888**: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa. 2012. 342 f. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História)-Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

¹⁴ OLIVEIRA, Joice Fernanda de Souza. **Forasteiros no Oeste Paulista**: escravos no comércio interno de cativos e suas experiências em Campinas, 1850-1888. (Dissertação de Mestrado, UNICAMP, São Paulo: 2013.)

¹⁵ MOTTA, José Flávio. **Escravos daqui, dali e de mais além**. O tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba e Casa Branca, 1861-1887). São Paulo: Alameda, 2012.

Outro trabalho relevante para o entendimento do tema foi desenvolvido pela historiadora Luana Teixeira, que abordou o comércio interprovincial de escravos em Alagoas.¹⁶ Em pesquisa quantitativa e qualitativa, consultou passaportes, registros de pagamentos do imposto de exportação, relatórios de presidentes da província, entre outras fontes. A autora estima que, durante o segundo reinado, no mínimo 6.000 escravos foram exportados da província, principalmente para o porto do Rio de Janeiro. Os comerciantes da Bahia tiveram papel relevante na organização das redes de negócios entre os portos de Salvador, Alagoas e a Corte. Existiram navegações regulares entre esses portos, de modo que alguns cativos passaram em Salvador para depois serem remetidos à Corte. Como será demonstrado no segundo capítulo desse trabalho, a província de Sergipe também esteve enredada nessas redes do tráfico interno de escravos.

Além disso, a localização geográfica da Bahia de fronteira com a província de Minas Gerais tornou possível também o tráfico por rotas terrestres, como foi feito nas cidades do alto sertão de Caetité e Rio de Contas. Assim, a província da Bahia foi estratégica na articulação do comércio interprovincial de escravos entre o Nordeste e as províncias de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A quantidade de escravos transportada da Bahia para as províncias de Rio de Janeiro e São Paulo ainda é imprecisa. Tadeu Silva, em suas estimativas baseadas nos relatórios de presidentes da província, concluiu que entre os anos de 1851-1885 foram comercializados 30.000 cativos baianos para outras províncias. Comparado ao número total, a Bahia teria contribuído com cerca de 15% do tráfico interno, percentual que, segundo Silva, apesar de expressivo, se comparado a outras províncias, seria relativamente modesto.¹⁷

Deste modo, a Bahia não esteve circunscrita apenas a Salvador e o seu Recôncavo, o litoral esteve em constante comunicação com as terras do sertão. O livro de Maria de Fátima Novaes Pires, *Fios da Vida*, oferece contribuição essencial à compreensão da escravidão sertaneja.¹⁸ Em suas pesquisas há diversificada documentação dos municípios de Rio de Contas e Caetité, a autora verifica a participação dessa região no tráfico interprovincial, além de analisar as relações e experiências escravas no sertão. Em Rio de

¹⁶ TEIXEIRA, Luana. **Comércio Interprovincial de escravos em alagoas no segundo reinado**. Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2016.

¹⁷ SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881)**. 2007, Florianópolis. Anais do 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2006.

¹⁸ PIRES, Maria de Fátima Novaes. **Fios da vida: tráfico interprovincial e alforrias nos sertões de sima – BA (1860-1920)**. São Paulo: Annablume, 2009.

Contas, entre os anos de 1860 e 1888, foram registradas nos livros de notas de tabelionato 286 compras e vendas com 385 escravos comercializados. A década de 1870 é apontada como o auge do comércio interno de escravos. Sobre a escravidão sertaneja a historiadora argumenta que apesar do grande fluxo do tráfico e das secas, buscaram-se alternativas econômicas para manter a dinâmica da economia regional. A tese de um esvaziamento total, após as crises da escravidão e da economia regional, não se sustenta nas pesquisas realizadas por Pires (2009, p. 305), que aponta a permanência de um bom número de escravos às vésperas da abolição.

A pesquisa feita por Erivaldo F. Neves, publicada em seu artigo, *Sampauleiros traficantes*, nos mostra dados referentes aos escravos comercializados no município de Caetité.¹⁹ Dentre os 500 escravos vendidos no período entre 1874 e 1884, 287 foram destinados para fora da província da Bahia. Os números da estimativa podem ser até maiores, considerando as vendas feitas por procurações e os registros de mais de um escravo por documento. Para Neves, os principais traficantes do sertão tinham o perfil de sampauleiros, isto é, baianos retornados de São Paulo e, entre eles, estão Leolino Xavier Cotrin, os Irmãos Farias, José Vasconcelos Bitencourt Júnior. Contudo, comerciantes de diferentes perfis investiram no comércio interprovincial de escravos naquela região, como foi o caso da firma *Brandão & Irmãos*, sediada em Salvador, cuja atuação é tratada no primeiro capítulo deste trabalho.

Em se tratando de tráfico interprovincial, a resistência escrava é um aspecto que merece atenção. Em 1850 muitos dos escravos crioulos já tinham estabelecidos laços comunitários e familiares que facilitavam a sobrevivência diante da escravidão. Ser levado para uma fazenda de café não era nada vantajoso e muitos resistiram ativamente a este destino. Podemos usar como exemplo os episódios que ocorreram com escravos do sertão, Maria de Fátima N. Pires (2009, p. 61-66), através de processo-crime, documenta o desespero e a resistência de alguns dos escravos que foram vítimas do tráfico interno. Na década de 1880, o escravizado Cezário, que estava sendo conduzido para São Paulo pela via terrestre, matou dois dos seus condutores e depois fugiu. Podemos imaginar que muitos outros resistiram, de diferentes maneiras, ao destino cruel do tráfico interno. Outros exemplos de resistência são encontrados na historiografia, como o clássico caso relatado em *Visões da Liberdade* por Sidney Chalhoub (1990, p. 58), em que escravos

¹⁹ NEVES, Erivaldo Fagundes. Sampauleiros traficantes: comércio de escravos do Sertão da Bahia para o Oeste Cafeeiro Paulista. In: Afro-Ásia, Salvador, UFBA, n. 24, 2000, p. 97-128.

tentaram matar Veludo, proprietário de casa de comissão de escravos, para se livrarem do destino nas lavouras de café e, não à toa, liderados pelo baiano Bonifácio.

Richard Graham argumenta que o tráfico interprovincial foi fator que acirrou as relações entre senhores e escravos.²⁰ Os traficados longe de seus antigos laços de sociabilidade estariam mais dispostos a se lançar em protestos e revoltas contra seus senhores. Nesse contexto, os conflitos somaram forças aos processos abolicionistas. Contudo, podemos pensar que além do embate direto, os escravos engendraram nas fazendas de café outros tipos de resistência. Os escravos traficados para as fazendas de café poderiam ter refeito os seus laços de sociabilidade no novo ambiente e desenvolvido outras estratégias em suas relações comunitárias (PIRES, 2017).

Assim, ao tratar desse processo histórico é indispensável articular os diversos segmentos envolvidos: comerciantes e procuradores; pessoas escravizadas, que foram deslocadas à força pelo tráfico; senhores (proprietários), que compraram e venderam seus cativos.

Nessa pesquisa, as principais fontes utilizadas foram registros de passaportes, escritura de compra e venda de escravos, processos cíveis, periódicos e também foram consultados relatórios e correspondências de presidentes da província. Os principais arquivos em que pesquisei foram o Arquivo do Estado da Bahia (APEB) e o Arquivo Municipal de Salvador. Durante o tempo de pesquisa tive contato com ampla documentação, algumas em bom estado de conservação e outras já em avançado estado de degradação. Fotografei todas as fontes que mais me interessavam, organizei em um drive, para depois fazer a leitura e transcrição. Esse método de trabalho, em que a leitura da fonte é feita através de fotografias na tela do computador possibilita melhor aproveitamento quantitativo das fontes.

Desse modo, elaborei dois bancos de dados com os registros de passaportes do porto de Salvador e as escrituras de compra e vendas de escravos da freguesia da Sé. Ao todo foram selecionados 2.091 registros, separados entre: 1.484 registros de passaportes, 1.184 para os anos entre 1853-54, e 300 para os anos entre 1873-75²¹; e 643 escrituras da freguesia da Sé, divididas entre 36 para os anos de 1840-42, 400 para os anos de 1852-

²⁰ GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. In: Afro-Ásia, Salvador, UFBA, n. 07, 2002, pp. 121-160.

²¹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894

58, 172 para os anos 1871-77, e 35 para os anos finais de 1879-82.²² O menor número de registros de passaportes para a década de 1870 foi consequência das limitações de tempo, impostas para uma pesquisa de mestrado. Contudo, foi possível a comparação entre as décadas através dos percentuais encontrados e cruzamento com outras fontes

As fontes judiciais utilizadas envolveram, na maioria dos casos, comerciantes e pessoas relacionadas com o comércio de escravos. Assim, busquei encontrar processos cíveis, inventários *post mortem* e testamentos daqueles que remeteram escravos para fora da província, através da emissão de passaportes, ou compraram e venderam escravos por escritura passada na Sé. Ademais, consultei periódicos e impressos digitalizados e disponíveis na Hemeroteca Digital, sites da Câmara e do Senado. Os periódicos possibilitaram adensar o estudo com elementos do cotidiano. As publicações oficiais do governo do período em questão também forneceram informações úteis para a construção da dissertação.

Destarte, para o entendimento do comércio interno de escravos este estudo pretende demonstrar que o comércio interprovincial, entre províncias diferentes, esteve articulado com o intraprovincial, no interior de uma mesma província, que por sua vez integravam rotas de circulação do comércio interno do país e de exportação. Optei pela análise integrada dessas duas modalidades do tráfico interno. Nesse sentido, em primeiro momento, abordamos alguns aspectos do contexto comercial da Bahia em relação ao comércio de escravos, entre as décadas de 1840-80. No decorrer do segundo e terceiro capítulo o foco será, respectivamente, para o tráfico interprovincial e o comércio local e intraprovincial na freguesia da Sé.

No primeiro capítulo, *A praça comercial de Salvador*, trato de aspectos mais amplos que estiveram relacionados ao comércio de escravos na província. Como foi dito, o tráfico interprovincial de escravos também foi praticado na década de 1840, desse modo, uma das questões do capítulo é demonstrar que, naquele período, o tráfico interno entre Salvador e Rio de Janeiro esteve articulado ao comércio de gêneros em geral e tráfico atlântico que, por sua vez, proporcionou melhor fluidez nos negócios.

Além disso, deve-se considerar que, na metade do século, avançaram as iniciativas de modernização no Império. Assim, antigos contrabandistas de africanos estavam investindo seus capitais acumulados em negócios lícitos. Antonio Pedroso Albuquerque,

²² Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé 1852-1882.

por exemplo, conhecido contrabandista da Bahia, esteve empenhado na indústria naval e na organização da companhia de navegação a vapor, investimentos que foram acessíveis apenas para ricos e bem relacionados negociantes. Por outro lado, muitos pequenos e médios comerciantes remeteram escravos para o Rio de Janeiro pelo porto de Salvador, e, certamente, foram favorecidos com a modernização das vias de cabotagem. Foi o caso de Jacinto Fernandes da Costa, Manuel Pinto Leite, *João Vaz Ferreira & C*, e tantos outros comerciantes baianos, cariocas e de outras províncias do norte que investiram no tráfico interprovincial de escravos.

Também se observa nesse capítulo o quanto o tráfico interno foi bastante lucrativo e atraiu investimentos de ricos negociantes. Na década de 1870, muitas companhias comerciais estiveram envolvidas no comércio de escravos, foi o caso da firma *Brandão & Irmãos*, que negociou escravos no Sertão baiano e em Salvador. O fundador dessa associação, o negociante Antonio Francisco Brandão, em seu testamento registrado no ano de 1874, declarou que possuía fortuna no valor de 690:000\$000 contos de reis.²³ Certamente, parte dessa riqueza adveio da prática do tráfico interno de escravos. Ademais, a firma Brandão também esteve envolvida no processo de industrialização da província da Bahia e foi proprietária da fábrica de tecidos S. Braz.²⁴

No segundo capítulo, são analisadas as redes do tráfico interno de escravos através do porto da cidade de Salvador. Os registros de passaportes foram fundamentais para a construção desse capítulo, pois possibilitaram assinalar o perfil dos escravos despachados e as rotas do tráfico por terra e cabotagem. Assim, pôde-se constatar que as principais vítimas desse nefasto comércio foram jovens e crioulos de ambos os sexos. A predominância de escravos mais jovens conflui com os interesses comerciais envolvidos no período, já que eram mais valorizados na lida das lavouras de cafezais da região sudeste. Entre os traficados existiu a predominância de homens, contudo, na década de 1850, não foi muito expressiva. Certamente, apesar da preferência por homens jovens, comerciantes estavam dispostos a investir na compra de escravos de ambos os sexos.

Assim, através desses e outros dados, entreverem-se as rotas percorridas por alguns dos escravos e comerciantes envolvidos no tráfico interno. Na via marítima fica evidente a articulação entre os portos de Salvador e das cidades de Estância e Laranjeiras, da

²³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04.

²⁴ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

província de Sergipe e Penedo, em Alagoas. Muitas das embarcações que saíram daquelas cidades passaram por Salvador antes de seguirem para Corte.²⁵ As rotas comerciais por terra, pelo interior das províncias, foram fundamentais para fluidez dos negócios, pois possibilitaram que escravos do sertão fossem deslocados até cidades portuárias. Em Sergipe, encontramos passaportes de escravos das cidades de Lagarto, Capela, Propriá e Vila Nova, que saíram pelos portos de Laranjeiras e, principalmente, Estância. Do porto de Salvador saíram escravos de localidades do Recôncavo, como Santo Amaro e S. Felix, e do Sertão, a exemplo das cidades de Rio de Contas, Jacobina e Juazeiro. Essas rotas não foram novidade do tráfico interno de escravos, pois eram utilizadas no trânsito de mercadorias de diversos gêneros.²⁶

Nesse capítulo também são abordados alguns aspectos da fiscalização do comércio interprovincial de escravos. Como apontou Caires, desde os primeiros anos da década de 1850 o tráfico interprovincial preocupou a elite que governava a província da Bahia, que, entre outros motivos, temia pela falta de braços nas lavouras de cana. Por outro lado, o tráfico interno também foi lucrativo para os cofres públicos, pois a arrecadação do imposto sobre escravo despachado para fora da província contribuiu consideravelmente para a receita do governo da Bahia.²⁷ No ano de 1854, esse imposto rendeu o valor de 125:975\$713 contos de reais. Não à toa, no ano de 1855, o então presidente da província, José Mauricio Wanderley, decretou medidas contra as fraudes nos despachos de passaportes de escravos.²⁸

Essas e outras questões serão abordadas ao longo do segundo capítulo que contribui para adensar o entendimento sobre as rotas, cidades e pessoas envolvidas no tráfico interprovincial de escravos na Bahia.

No terceiro capítulo, a abordagem privilegia o mercado de escravos na freguesia urbana da Sé, localizada no centro de Salvador. Em contraste com a Freguesia da Conceição da Praia, tradicionalmente dedicada ao comércio e em contato direto com os

²⁵ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

²⁶ Ver: PIRES, Maria de Fátima Novaes. **O crime na cor**: escravos e forros no alto sertão da Bahia (1830-1898). Annablume, 2003.

PIRES, Maria de Fátima Novaes. **Fios da vida**: tráfico interprovincial e alforrias nos sertões de sima – BA (1860-1920). São Paulo: Annablume, 2009.

²⁷ SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **Caminhos e descaminhos da abolição**. Escravos, Senhores e direitos nas últimas décadas da escravidão (Bahia, 1850-1888). Tese (Doutorado em História), Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2007.

²⁸ INDICE ALPHABETICO DE MATERIA, À QUAIS TEM APLICAÇÃO A LEGISLAÇÃO PÁTRIA. BAHIA, 1858. (Biblioteca Central, Seção de Obras Raras, Ba).

portos da Baía de Todos os Santos, a Sé foi inicialmente pensada para funcionar como centro administrativo da cidade. No século XIX, essa freguesia passou por um período de desintegração e em suas ruas surgiram casas de comércio, fator de influência no perfil dos seus habitantes, pois poucos ricos senhores continuaram a possuir casas de moradas naquela região. No recenseamento de 1855, a Sé contava com 967 casas e uma média de habitantes de 8.316. A maioria dos habitantes era constituída por funcionários públicos, profissionais liberais e pessoas empobrecidas. Assim, foi nesse cenário de uma população diversa, em meio a prédios administrativos e casas de comércio, que ocorreram as transações de compra e venda de escravizados naquela freguesia.

Através das 643 escrituras de compra e venda do cartório da Sé, analisei o comércio local de escravos. Nesse capítulo, são analisadas as características do comércio local e em que medida esse comércio sofreu a influência do fim do tráfico atlântico de escravos. Através das escrituras percebemos o perfil dos escravos negociados, os valores e o perfil de compradores e vendedores. Esses dados contribuem para o entendimento da escravidão urbana nessa importante freguesia da cidade de Salvador. Apesar da diminuição da oferta de escravos, por conta do crescente tráfico interprovincial, é possível perceber que o mercado interno da Sé continuou dinâmico até a década de 1870.

Alguns dos traficantes internos que remeteram escravos para fora da província da Bahia também passaram escrituras de compra e venda na Sé. Esse fato aponta para o alcance e articulação do tráfico interno de escravo desde os primeiros anos da década de 1850. Traficantes circularam pelas freguesias de Salvador em busca de bons negócios, e além de enviarem escravos para fora da Bahia, também compraram e venderam no mercado interno de Salvador.

Em síntese, neste trabalho analiso alguns aspectos do comércio de escravos em Salvador, buscando relacioná-lo com o fim do contrabando de africanos e com o crescente volume do tráfico interprovincial de escravos. É um estudo que visa contribuir para o entendimento dos mecanismos mobilizados pelo tráfico interno de cativos na segunda metade do século XIX na Bahia, possibilitando comparações com outras regiões, bem como articulações desse evento com o desmonte da escravidão no Brasil.

Cap. 1 – COMÉRCIO DE ESCRAVOS NA CIDADE DE SALVADOR

Ao longo do século XIX muitas companhias comerciais atuaram no comércio interno de escravos e mantiveram ligações com o mundo atlântico. Essa dinâmica comercial mobilizou muitos agentes e comerciantes nas diferentes províncias do Império. E sendo assim, a atuação desses negociantes foi responsável pela articulação comercial entre as diferentes regiões do país. O tráfico atlântico e o comércio interno de escravos estiveram inseridos nesse contexto. Conrad indica que o tráfico interno de escravos para as fazendas de café no Sul era praticado desde a década de 1840. Segundo o autor, em 1842, o movimento de escravos entre as províncias já era suficientemente amplo para precisar de regulamentos e, em 1847, uma grande seca, na província do Ceará e em sua volta, já aumentara grandemente o fluxo espontâneo de escravos do Norte para o Sul.¹

Devemos considerar que traficantes atlânticos de africanos também atuaram como comerciante de diversos gêneros e financiadores de fazendeiros e proprietários. Na Bahia, grandes traficantes também foram ricos negociantes de grosso trato e financiadores. Como aponta Pierre Verger:

[...] Os comerciantes servem também de correspondentes e de banqueiros para os filhos dos senhores de engenho vindos estudar na Bahia. Além disto, eles lhes fornecem também escravos destinados ao cultivo dos campos de cana e aos trabalhos dos engenhos de açúcar, pois estes comerciantes têm, em sua maioria interesses no tráfico de escravos. Um tráfico proibido e abolido desde 1826, mas que persiste sob uma forma clandestina e que dará fabulosos lucros até 1851. (VERGER: 1981; 42-53).

Assim, percebemos que traficantes participaram de maneira diversificada e atuaram também no comércio interno. O fim do contrabando de africanos em 1850 mudou o cenário econômico, liberou capitais antes investidos no tráfico e potencializou o tráfico interprovincial de escravos.

A dinâmica do tráfico interno de escravos foi diferente em cada província do Império. Bezerra Neto e Laurindo Junior, em estudo sobre o tráfico interno na região do Pará e Amazônia, indicam que essa região recebeu, desde o período colonial, escravos

¹ CONRAD, Robert Edgar. **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1975, p.65.

através do tráfico interno e que esse tráfico foi importante na manutenção da mão de obra escrava na região.² Contudo, o tráfico interprovincial direcionado para as fazendas de café do Sul, ao que parece, não impactou tanto aquela região.

Outras províncias do nordeste, como Bahia, Sergipe, Alagoas, enviaram quantidades significativas de escravos para os portos do Sul. R. Slenes aponta número relevante de escravos baianos nas lavouras de Capinas na década de 1870. Rafael C. Scheffer em pesquisa mais recente também atesta a relevância de escravos baianos nas fazendas de café na região de Campinas, além de indicar os caminhos do tráfico interno e os intermediários traficantes que atuaram naquela região.³

A Bahia foi um importante local de desembarque de africanos no período do tráfico atlântico de escravos, e isso, certamente, influenciou na dinâmica no tráfico interprovincial. Não à toa, Albertina Lima Vasconcelos assinala que a província da Bahia também enviou escravos para o Rio Grande do Sul entre 1800-1850.⁴ As características demográficas desse tráfico interno foram similares ao praticado na segunda metade do século XIX, a maioria dos escravos traficados foi de crioulos e jovens. Possivelmente as redes comerciais mobilizadas para o tráfico com o Rio Grande do Sul também foram usadas para enviar escravos para o Rio de Janeiro e fazendas de café do vale do Paraíba.

Deste modo, para ampliar o entendimento sobre a dinâmica mobilizada no tráfico interprovincial de escravos, será abordado neste capítulo a atuação de comerciantes que negociaram escravos entre Salvador e os portos do Império. Como abordarei ao longo deste trabalho, o tráfico interprovincial de escravos esteve articulado ao tráfico intraprovincial, bem como à ampla dinâmica comercial do período. Muitos comerciantes, além de comprar e vender pessoas escravizadas, estavam inseridos em diferentes ramos de comércio.

² LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; BEZERRA NETO, José Maia. Alguns vêm de lá, outros de cá: a Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX). *História*, Assis/Franca, v. 37, e2018021, 2018. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742018000100202&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 25 fev. 2019. Epub 17-Set-2018. <http://dx.doi.org/10.1590/1980-4369e2018021>.

³ SLENES, Robert Wayne. **The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888**. Department of History, Stanford University, 1976.
SCHEFFER, Rafael da Cunha et al. **Comércio de escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microregionais, redes de negociantes e experiência cativa**. 2012.

⁴VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. **Anais do II Encontro—Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**, Porto Alegre, 2005.

Além disso, na primeira metade do século XIX, os mais ricos contrabandistas de escravos estavam entre a elite de negociantes e eram os principais articuladores dos negócios de importações e exportações no mundo atlântico, e na segunda metade do século parte do capital auferido com esses negócios passou a circular internamente.⁵ Antonio Pedroso Albuquerque, por exemplo, após o fim definitivo do contrabando de africanos, investiu seu capital em fábricas nacionais e na navegação a vapor de cabotagem. Negócios que, de algum modo, estiveram relacionados com o comércio interprovincial de escravos, já que muitos foram remetidos para outras províncias via cabotagem. Enquanto isso, outros comerciantes buscavam lucros no emergente tráfico interno de escravos. Foi o caso de Manoel Pinto Leite, que nos primeiros anos da década de 1850 enviou muitos escravos para serem vendidos no Rio de Janeiro.

Ademais, a articulação entre o sertão e os portos do Norte e Sul também foi fundamental na movimentação do tráfico interno. Negociantes da Bahia, províncias do Norte e da Corte, mantiveram laços comerciais que possibilitaram o trânsito de escravos e mercadorias entre as diferentes províncias do Império. Desse modo, percebemos que traficantes de escravos mantiveram negócios e investimentos variados. Nas próximas páginas seguiremos esses aspectos na praça comercial de Salvador na virada da primeira metade do século XIX. Na próxima seção, observaremos alguns aspectos da vida de negociantes que estiveram envolvidos com o comércio de escravos na primeira metade do século XIX.

1.1 COMÉRCIO INTERPROVINCIAL DE GÊNEROS E ESCRAVOS 1830-50

No ano de 1838, a companhia *Jacinto Fernandes da Costa & Cia* anunciava no Correio Mercantil (BA) a venda de toucinho e cêra importados do Rio de Janeiro.⁶ No mesmo ano, apresentou o frete de cargas na sua sumaca *Nova Fôr* que estava a caminho

⁵ VEGER, Pierre (1987)

⁶ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838\Edição 00511. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

da Corte.⁷ Além de toucinho, a companhia comercial também vendia farinha de trigo e outros gêneros que eram negociados no escritório na rua do Comércio.⁸

Um ano depois, em 1839, *Jacinto Fernandes Costa & Cia* anunciou o frete de cargas para a região Norte na sumaca *Conceição Felicidade do Brasil*. Essa embarcação saiu do Porto do Rio de Janeiro, passou na Bahia – onde descarregou parte das mercadorias – e depois partiu para Pernambuco.⁹ Além dos gêneros que chegavam da Corte, esses comerciantes também atuaram na venda de carne seca, muito possivelmente importadas do Sul do país.¹⁰

Durante a pesquisa, localizei um libelo do ano de 1858 que envolveu Jacinto Fernandes da Costa e os herdeiros do seu falecido sócio Francisco José Oliveira Campos. Por meio do processo, pode-se saber um pouco mais da prática comercial desses dois negociantes.¹¹

Jacinto F. Costa e Francisco J. Oliveira Campos firmaram sociedade em 1832, e tinham escritório na rua do Comércio. É, no entanto, sugestivo que a associação tenha acontecido um ano depois da proclamação da lei de proibição do tráfico, pois é possível que estivessem à procura de novas articulações em um contexto de redefinição do tráfico de africanos. No período em que estiveram em atividade, os dois comerciantes possuíram embarcações que transportavam mercadorias entre o Norte e o Sul do Império, principalmente entre Bahia e Rio de Janeiro. A sociedade perdurou até o falecimento de Francisco J. Oliveira Campos no ano de 1858.¹²

A sociedade entre os dois comerciantes foi informal e não existiu contrato legal estabelecido. O acordo determinava que cada um ficasse com metade dos lucros,

⁷ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁸ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1844\Edição 00102. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁹ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849/ Ano 1839\Edição 00110. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹⁰ Foram encontradas cargas consignadas de carne seca aos ditos comerciantes. Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹¹Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 23/0823/15.

¹² Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2156/2625/21.

divididos no momento das transações, pois naquele período não existia lei que regulamentasse as companhias comerciais. Só no ano de 1850 foi escrito e aprovado o código comercial do Império, que passou a regulamentar sociedades, casas bancárias e todas as relações do comércio.¹³

Além disso, o comércio interno de escravos também estava entre os negócios de Jacinto e seu sócio. No ano de 1841, Jacinto Fernandes da Costa fez o seguinte anúncio no Correio Mercantil da Bahia:

Jacinto Fernandes da Costa com escritório nas casas de Manoel Antonio Gomes e Irmãos, à rua do Comércio, compra escravos para fora da província, com officio e sem eles; mostrando os vendedores títulos por onde os possuem; assim como no mesmo escritório se vende todo sortimento de cera e velas, fabricadas no Rio de Janeiro, por preço cômodo.¹⁴

Interessante notar a exigência dos títulos legais do escravo a ser comprado, o que poderia ser precaução contra possíveis acusações de contrabando de africanos. Os títulos legais, como escritura pública de compra e venda ou passaportes, serviram para legalizar escravos boçais. A esse respeito, Beatriz G. Momigoniam aponta que a emissão de passaportes para escravos boçais, no trânsito entre as províncias, foi um dos meios de camuflar africanos desembarcados pelo contrabando.¹⁵ Deste modo, um africano desembarcado ilegalmente na Bahia poderia obter passaporte como ladino e embarcar para outros portos sem levantar suspeitas. A obtenção de passaportes para africanos boçais poderia ser facilitada pela corrupção sistêmica entre as autoridades.

Durante a presente pesquisa, não foi possível ter acesso à lista de escravos que Jacinto Fernandes da Costa embarcou para outras províncias, contudo, é plausível pensar que transportou também africanos boçais em suas empreitadas para o Rio de Janeiro. Devemos considerar que outro destino possível para os escravos era o Rio Grande do Sul, pois, como indica Vasconcelos, essa província importou escravos da Bahia na primeira

¹³ LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L0556-1850.htm. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹⁴ Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1841/Ed: 00235. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹⁵ MAMIGONIAN, Beatriz. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. Editora Companhia das Letras, 2017.

metade do século XIX.¹⁶ As rotas de cabotagem entre Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul estavam interligadas. Luana Teixeira também aponta que, na década de 1840, a província de Alagoas enviou escravos para Rio Grande do Sul.¹⁷ De todo modo, é certo que esse comerciante investiu no comércio interno de escravos, um ramo que já era lucrativo na década de 1840, assim como menos arriscado que o tráfico atlântico.

Helen Osório em estudo sobre a formação do grupo mercantil do Rio Grande do Sul assinala que o Rio de Janeiro, a Bahia e Pernambuco estiveram interligados e foram o destino de boa parte da carne seca saída do Sul.¹⁸ O Rio de Janeiro, além de comprar carne seca, também foi o porto de exportação das mercadorias produzidas no Rio Grande, e o contato entre as duas províncias foi fundamental para a formação do grupo mercantil rio grandense. Essa configuração possibilitou que comerciantes da Bahia estabelecessem relações com o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul, muitas embarcações saíam da Bahia, faziam escala na Corte, e depois seguiam para o Sul.

De outro modo, devemos observar que africanos também se envolveram no comércio de cabotagem. Elaine Santos Falheiros, em dissertação sobre os africanos libertos Luis e Antônio Xavier de Jesus, aponta que Antônio Xavier foi um comerciante que atuou na praça de Salvador, teve um Armazém de carne seca, abastecido pelo comércio com o Rio Grande, e também esteve envolvido com o contrabando de africanos.¹⁹ Como foi dito, Bahia e o Rio Grande do Sul estabeleceram dinâmica transferência de cativos, a rede de negócios estabelecida com o Sul sugere que o africano também estivesse envolvido com a venda interprovincial de escravos.

Jacinto F. da Costa faleceu no ano de 1868 e deixou em seu inventário uma quantia de 32:246\$000²⁰, sendo que a maioria de sua fortuna era constituída por escravos e imóveis urbanos na cidade de Salvador. Possuía 17 escravos, 6 homens e 11 mulheres, que foram avaliados em 6:400\$000. Entre as mulheres, sete foram descritas como

¹⁶ VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. **CD-ROM [do] 2º Encontro “Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional”**: Porto Alegre, 2005.

¹⁷ TEIXEIRA, Luana. **Comércio Interprovincial de escravos em alagoas no segundo reinado**. Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2016.

¹⁸ OSÓRIO, Helen. Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa. **Revista Brasileira de História**, v. 20, n. 39, p. 99-134, 2000.

¹⁹ FALHEIROS, Elaine Santos. **Luis e Antonio Xavier de Jesus: Mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista**. 2014. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia.

²⁰ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2156/2625/21.

crioulas, uma mulata, uma cabra e duas africanas. Entre os homens, foram três mulatos, dois crioulos e um africano. É importante notar que três entre as escravizadas estavam acompanhadas de seus filhos. Além disso, a presença de africanos foi relativamente baixa, apenas 3 entre os 17.

Em relação aos bens imóveis, estavam listadas nove casas que somavam o valor de 25:700\$000. A mais valiosa estava situada na Calçada do Bonfim, avaliada em 12:000\$000, e serviu de morada para o comerciante e sua família. Possuía outras casas mais humildes, localizadas no largo do Canta Galo, que alugava para terceiros.

Tendo em vista a classificação das fortunas dos baianos feita pela historiadora Kátia Mattoso, pode-se incluir o comerciante em questão entre os pertencentes à classe média alta,²¹ visto que a sua condição de vida era de um rico comerciante da cidade. No Almanaque de 1854, Jacinto foi registrado como comerciante estrangeiro, e muito provavelmente era português. Nas outras fontes, não se encontrou menção alguma à sua nacionalidade, o que pode indicar sua naturalização como cidadão brasileiro. As boas condições de vida alcançadas pelos sócios Jacinto e Francisco atestam que souberam aproveitar as oportunidades de lucro do comércio entre as províncias, e quem sabe, do contrabando de africanos.

Outros comerciantes envolvidos no comércio interno foram José Pereira do Rio e seu sócio Antonio José Moreira, que juntos formavam a companhia *Moreira, Rio & C.*, dedicada à venda de gêneros alimentícios importados e nacionais. A sociedade existiu até o ano de 1839,²² quando foi desfeita, e José Pereira do Rio assumiu as dívidas da empresa.

Por meio de processos cíveis de cobranças, podemos entender de que maneira atuou a referida companhia. Entre os anos de 1836 e 1837, Manuel Martins de Oliveira, morador da cidade de Cacheira, foi um assíduo cliente da companhia *Moreira, Rio & C.*, e contraiu dívidas referentes a compras de diversos gêneros alimentícios.²³ Alguns dos gêneros eram importados, como o bacalhau, o azeite doce, a pimenta da Índia e o queijo flamengo. Em janeiro de 1837, por exemplo, comprou seis barricas de bacalhau, uma pipa de azeite doce, dois queijos flamengos, pimenta do reino, entre outros produtos. Essas quantidades

²¹ DE QUEIRÓS MATTOSO, Kátia M. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Editora Nova Fronteira, 1992.

²² Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Libelo. Classificação: 54/1909/39.

²³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Libelo. Classificação: 54/1909/39.

atestam que não foram compras para o consumo pessoal, e é possível que Manuel M. de Oliveira possuísse loja na cidade de Cachoeira, ou fornecesse produtos para varejistas locais. De todo modo, essas negociações estiveram inseridas na articulação entre o mercado atlântico e o consumo interno de alimentos importados. Casas comerciais estrangeiras consignavam cargas importadas e repassavam para negociantes locais de grosso trato, que por sua vez reabasteciam o mercado varejista de Salvador e do sertão.

Portanto, a empresa *Moreira, Rio & C.* importou ou redistribuiu esses produtos na praça comercial da Bahia. Nos registros da alfândega da Bahia, no ano de 1838, encontrei navios carregados de bacalhau oriundos de Jersey, New Fondland, Porto de Harbor Briton e Terra Nova, com as cargas consignadas às companhias estrangeiras.²⁴ Nesse sentido, é provável que Pereira do Rio tenha atuado na compra de gêneros a companhias estrangeiras e na venda por atacado no comércio local.

Essa companhia também possuiu embarcações e atuou no comércio de cabotagem. No ano de 1832, *Moreira, Rio & C.* comprou a embarcação brigue *S. José Vencedor*.²⁵ Essa embarcação, antes de ser vendida para os comerciantes baianos, pertenceu ao negociante e traficante de escravos residente na Corte João Gomes Neto.²⁶ No banco de dados *Slave Voyages*, entre os anos de 1827 a 1830, Gomes Neto é apontado como proprietário de sete embarcações que se dedicaram ao tráfico entre a África centro-ocidental e o sudeste do Brasil²⁷. Nesse sentido, não podemos descartar a possível participação da empresa no contrabando de africanos após 1831.

No dia 30 de novembro de 1831, João Gomes Neto anunciou no *Jornal do Comércio do Rio de Janeiro*:

Para a Bahia- O brigue S. José Vencedor Novo, da primeira viagem, muito bom de vela, e com excelentes cômodos para passageiros, dirija-se a rua da Quitanda n. 2015, casa de João Gomes Neto, cujo brigue pretende sair no dia 4 de dezembro.²⁸

²⁴ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil (BA). Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²⁵ *Jornal do Commercio* (RJ) - 1830 a 1839 - Ano 1832\Edição 00028. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²⁶ *Idem*.

²⁷ Banco de dados *Slave Voyages*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 01 de junho 2018.

²⁸ *Jornal do Commercio* (RJ) - 1830 a 1839- Ano 1831\Edição 00069 e 00073. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

O brigue saiu no dia 7 de dezembro, três dias depois do previsto, com passaporte para a cidade da Bahia. O capitão responsável pela tripulação foi Manuel Ferreira Nunes. Esse mesmo capitão, no ano de 1841, comandou o brigantine *Luísa*, que foi capturado e condenado por contrabando pela esquadra britânica.²⁹ Sabe-se que o passaporte de cabotagem foi umas das estratégias para burlar fiscalização na prática do contrabando. Sendo assim, não se descarta, nessa viagem, a possibilidade do emprego do Brigue *S. José Vencedor* no tráfico atlântico de escravos.

De todo modo, a empresa de José P. do Rio, *Moreira, Rio & C*, estava inserida no comércio marítimo, que na década de 1840 esteve relacionado com o contrabando de africanos. Existe dificuldade em mapear nas fontes as atividades de contrabando de africanos, por conta do seu caráter clandestino. Na maioria dos casos restaram apenas frágeis indícios da atuação dos contrabandistas.

Por outro lado, esses comerciantes da *Moreira, Rio & C* estiveram enredados com o comércio interno de escravos e essas embarcações, muito provavelmente, também serviram para o transporte de escravos.³⁰ Não à toa, José Pereira do Rio manteve relações comerciais com Antonio Pereira Espinheira que recebia escravos consignados para serem vendidos no Rio Grande do Sul.³¹

No ano de 1839, a sociedade *Moreira, Rio & C*. foi desfeita, e José Pereira do Rio entrou em sociedade com Antônio Francisco Brandão, sob a forma social *Rio, Brandão e Cia*.³² Essa associação também foi familiar, pois Antonio Brandão casou-se com D. Emilia Maria Roza Brandão, filha legítima de Pereira do Rio. Os primeiros passos comerciais de Brandão podem ter passado por aprendizagem ao lado de seu sogro. Não foi incomum negociantes que buscaram melhores condições com a ajuda de outros mais experientes. Além disso, Brandão era português, e ao se casar com uma brasileira poderia ganhar mais legitimidade e honra enquanto comerciante.

²⁹ Banco de dados Slave Voyages. Disponível: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 01 de junho 2018.

³⁰ Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839. Ano 1832\Edição 00028 (1). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³¹ O Mercantil (s.i.) - 1844 a 1845. Ano 1832. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³² Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. *O Comércio (BA)*, 1839 Edição 00200. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Isso posto, pode-se perguntar em que e como atuou a nova companhia *Rio, Brandão & Cia*. Em anúncios publicanos no *Correio Mercantil*³³, localizei dois estabelecimentos vinculados aos negociantes, sendo uma loja e um escritório. Em um dos anúncios, foi feita a propaganda de muito boa marmelada chegada de Minas Gerais e estava à venda na loja situada na rua do Coberto Grande. Já a venda de sacas de farinha e frete ou venda de duas embarcações indicavam para o escritório da empresa na rua do Comércio, nº 78. Ao que parece, os negócios da companhia estavam divididos em dois escritórios.

O anúncio da marmelada chegada de Minas Gerais é indício da atuação desses negociantes nas rotas comerciais do Sertão. Os caminhos que interligavam Minas e Bahia passavam por importantes cidades que foram entrepostos comerciais. Assim, as cidades Rio de Conta e Caetité estiveram incluídas nessas rotas comerciais e também no tráfico interno de escravos. Não à toa, o comerciante Antonio Francisco Brandão manteve estreitas relações com ricos proprietários do Sertão e participou do tráfico interprovincial, como será abordado ao longo do capítulo.³⁴

No ano de 1839, a companhia *Rio, Brandão e Cia* anunciou a venda ou frete do brigue *S. José Vencedor*, preparado para navegar para qualquer parte. Em outra ocasião, no mesmo ano, divulgou a venda da sumaca *Temeraria*, chegada do Rio Grande do Sul e igualmente pronta a navegar para qualquer parte.³⁵ Deste modo, percebe-se que a empresa de Pereira do Rio, depois da associação com Brandão, continuou inserida no circuito do comércio de cabotagem. Interessante notar que o brigue *S. José Vencedor*, adquirido no ano de 1832 pela extinta empresa *Rio, Moreira & C.*, continuou na posse da nova companhia.

A associação *Rio, Brandão e Cia* permaneceu até 28 de novembro de 1843, quando Brandão ficou responsável pelos ativos e passivos da empresa e tornou-se herdeiro do negócio. José Pereira do Rio faleceu no ano de 1850, e durante sua vida foi casado com Joana Maria Rosa do Rio e teve cinco filhos legítimos. Sua casa de morada situava-se na Baixa do Sapateiro e lhe proporcionou conforto considerável, sendo em seu inventário

³³ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. *Correio Mercantil*. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³⁴ Ver: PIRES, Maria de Fátima Novaes. **O Crime na cor**: a experiência escrava no alto sertão da Bahia: Rio de Contas e Caetité—1830-1888. 2003. SANTOS, Paulo Henrique Duque. **Léguas tirana**: sociedade e economia no alto sertão da Bahia. Caetité, 1890-1930. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

³⁵ *Correio Mercantil*: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1839. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

avaliada em 14:000\$000.³⁶ O sobrado tinha três andares, sótão e 12 quartos, cômodos suficientes para acomodar o casal e seus cinco filhos. A mobília ostentava móveis de valor, compatível com o padrão de vida das pessoas ricas da cidade, pois tratava-se de um negociante bem-sucedido, em um patamar similar ao de Jacinto Fernandes da Costa.

O negociante Pereira Rio faleceu no mesmo ano da aprovação da Lei Euzébio de Queiroz. Viveu sua experiência comercial na primeira metade do século XIX, momento em que o tráfico ilícito de escravos fazia parte do cotidiano dos centros urbanos. Seu genro Antonio Francisco Brandão, contudo, continuou no comércio até o ano de 1874, data de seu falecimento. Na segunda metade do século, a firma *Brandão & Irmãos*, que era composta por sobrinhos, filhos e genros de Antonio Francisco Brandão, foi ativa no tráfico interno de escravos para ao Rio de Janeiro e São Paulo, principalmente na década 1870, e negociou escravos nos sertões e no litoral da Bahia.³⁷

Desse modo, percebemos que, na década de 1840, o tráfico interno de escravos esteve atrelado ao comércio de gêneros e em estreita relação com a praça comercial do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul. No próximo tópico, visualizaremos alguns anúncios de compra de escravos publicados em periódicos de Salvador. Através dessa análise percebemos outros aspectos do comércio de escravos para o período em questão, com informações que contribuem para o entendimento das relações que foram apresentadas nessa primeira parte do texto.

1.1.2 Anúncios de compra de escravos para fora da província- década de 1840

Os anúncios de compra de escravos podem nos ajudar a compreender em quais termos o tráfico interprovincial de escravos foi estabelecido na década de 1840. A partir dos periódicos, disponíveis na Hemeroteca Digital, mapeamos alguns dos anúncios daquele período.³⁸ Como podemos perceber no anúncio publicado no Correio Mercantil (BA) no ano de 1843:

³⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/1616/2085/09.

³⁷ A firma enviou emitir passaportes para escravos remetidos para São Paulo e Rio de Janeiro, nos anos 1873-74. Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

³⁸ Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

Em frente do armazém Fragozo, se continua a vender cera em velas e bogias, fabricada em uma das melhores fábricas do Rio de Janeiro, por preço cômodo, por ser em primeira mão. Na mesma casa se compra escravos de ambos os sexos, com idades de 10 a 20 anos, e prata velha em obras.³⁹

No anúncio acima, o potencial comprador, anônimo, assim como Jacinto Fernandes da Costa, apresentado no começo da seção, vende ceras em velas importadas do Rio de Janeiro. Nesse sentido, possivelmente, alguns dos escravos comprados foram remetidos para fora da província. Outro aspecto interessante é a idade exigida que demonstra a preferência por escravos muito jovens.

Em outro anúncio publicado no mesmo ano de 1843, também observamos a preferência por escravos mais jovens:

Costa Lima á rua direita da Fonte dos padres, casa n. 9,3. Andar, compra escravos de 6 a 20 anos.⁴⁰

No primeiro anúncio o anunciante deixou explícito que comprava escravos de ambos os sexos. Por outro lado, Costa Lima não fez referência ao sexo dos escravos que estava disposto a comprar. Talvez, para ambos os negociantes, o mais importante fosse a idade dos escravos. Contudo, em nenhum dos dois anúncios aparece preferência por escravos crioulos ou africanos, certamente compraram africanos e crioulos dependendo da oportunidade.

Ao longo do ano de 1843 Costa Lima fez diversos anúncios no Correio Mercantil (BA). Em outra publicação, o comerciante de escravos deixa explícita a intenção de vender para fora da província:

-Antonio José da Costa Lima a rua da Fonte dos Padres a 92. Andar, compra escravos de ambos os sexos, para fora da província.⁴¹

³⁹ Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1843/ed 00042. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴⁰ Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1843. ed 00213. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴¹ Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849:.. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Fica evidente que José Costa Lima, assim como Jacinto Fernandes da Costa, venderam escravos para fora da província.⁴² Não sabemos se esse comerciante esteve envolvido em outros ramos do comércio, contudo, seria plausível pensar que sim, tendo em vista os estritos laços entre comércio de escravos e de diversos gêneros via cabotagem. Outra hipótese é que Costa Lima tenha atuado apenas enquanto traficante de escravos, especializado.

Outro anunciante foi o Joaquim funileiro que, entre os anos de 1844-49, buscou atrair vendedores de escravos:

Em Santa Barbara entrada as Grades de ferro, loja de Joaquim Funileiro, se dirá quem compra escravos de ambos os sexos para fora da província.⁴³

O estilo do anúncio é similar aos já apresentados, contudo chama a atenção a frequência com que esse anúncio ocorreu, foram 61 registros ao longo dos seis anos. Além disso, no trecho “se dirá quem compra escravos” dá a entender que Joaquim Funileiro era o intermediário entre vendedores e traficantes do tráfico interprovincial de escravos.

Enfim, essa breve exposição sobre os anúncios de compra de escravos serve para contextualizar a atuação dos comerciantes apresentados nesta seção. Assim, Jacinto Fernandes da Costa, José Pereira do Rio e Antônio Francisco Brandão atuaram no comércio interprovincial de escravos, venderam cera e farinha importadas do Rio de Janeiro e possuíam embarcações dedicadas à navegação de cabotagem. Como percebemos nos anúncios, outros comerciantes também apostaram nos lucros com o comércio interno de escravos na década de 1840.

Desse modo, esse tráfico interprovincial de escravos esteve inserido no trânsito crescente entre os portos das províncias do Império na década de 1840, quando também se observa uma intensificação do contrabando de africanos. Assim, esses comerciantes que se dedicaram ao comércio interno estiveram em contato com a realidade do contrabando ilegal de africanos e, possivelmente, alguns até se engajaram enquanto traficantes atlânticos. A seguir, abordarei algumas das relações entre a cabotagem e o tráfico de escravos.

⁴² Correio Mercantil : Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴³ Correio Mercantil : Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

1.1.3 Tráfico ilegal e comércio de cabotagem 1840-50

Na primeira metade do século XIX foram crescentes o volume e a importância do comércio de cabotagem para o Império do Brasil.⁴⁴ No Rio de Janeiro, para o ano de 1841, foram registradas saídas de 1.947 embarcações com 135.360 toneladas destinadas para portos das Províncias do Império, enquanto nos cinco anos anteriores a média foi de 1.895 barcos com 129.847 toneladas. Quatro anos depois, em 1845, os números foram ainda maiores: 2.382 barcos com 172.316 toneladas, e em 1847 já eram despachados 2.783 barcos com 182.356 toneladas.⁴⁵

Esses dados são referentes a todos os tipos de cabotagem, que podem ser divididos em duas modalidades: a) a pequena cabotagem de embarcações que transportavam produtos numa mesma província; b) a cabotagem do comércio entre províncias, que mobilizava navios de alta tonelagem.

Na província da Bahia, o funcionário da Alfândega relatou que o comércio interno entre as províncias crescia de dia em dia. No ano de 1841, foram empregados 55 navios nacionais dedicados à cabotagem de gêneros estrangeiros entre as províncias. No ano de 1848, os números tinham aumentado consideravelmente, e foram 111 navios nacionais dedicadas ao comércio de gêneros estrangeiros, entre as províncias, e 480 que transportavam gêneros nacionais. No ano de 1851 já foram registradas 577 entradas de navios vindos de outras províncias com gêneros nacionais.⁴⁶

Para a década de 1830, apenas tive acesso a fragmentos avulsos dos registros. As insurreições e disputas políticas no período regencial, que ocorreram em diferentes províncias, podem ter influenciado no fluxo comercial e na organização desses dados pelas autoridades. Na Bahia, no ano de 1835, ocorreu a revolta dos malês, e nos anos de 1838 a Sabinada. Seja por motivos do contexto da época ou pelo pouco cuidado na

⁴⁴ O comércio de cabotagem também foi essencial no fluxo das mercadorias na segunda metade do século XIX. Quanto a isso, ver: 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.

⁴⁵ Dados extraídos do Jornal Correio Mercantil (RJ). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴⁶ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

preservação da documentação, o fato é que apenas para década de 1840 existem livros seriados completos dos registros de embarcações.

Alguns trabalhos de economistas abordam o tema do comércio interno e o crescimento do trânsito de cabotagem, contudo pouco relacionam com o comércio de escravos. Renato Leite Marcondes aponta que o comércio de cabotagem entre as décadas de 1860-70 cresceu significativamente beneficiado pelo fim do tráfico atlântico de escravos.⁴⁷ Além disso, indica o aumento do trânsito de gêneros nacionais entre as províncias, sendo que, na primeira metade do século XIX, o Rio Grande do Sul foi a principal província importadora, somente superada pelo Rio de Janeiro na segunda metade do século. Devemos considerar que alguns produtos importados também circulavam entre os portos do Império, assim eram desembarcados em portos mais importantes e depois redistribuídos internamente. Contudo, o aumento do trânsito de gêneros nacionais indica que, naquele período, o comércio interno estava em crescimento. Entre os principais produtos comercializados na cabotagem e consumidos internamente estavam o toucinho, sebo, carnes e farinha/cereal. Como observamos no começo do capítulo, alguns comerciantes baianos importavam esses produtos, além de enviarem escravos para outras províncias.

Apesar de Marcondes indicar o aumento do comércio interno após o tráfico atlântico, e dialogar com Celso Furtado e historiadores como Linhares e Silva e Frago e Florentino, não estabelece relação com o tráfico interprovincial de escravos.⁴⁸ Em suas pesquisas apenas considera gêneros como o açúcar, fumo, café, algodão, toucinho, etc. Assim, o autor parece seguir o pensamento que o fim do tráfico atlântico de escravos impulsionou o comércio interno, entretendo, na sua análise não considera a presença de escravos negociados.

Nesse mesmo sentido, Ricardo Zimbrão Affonso de Paula apresenta apontamentos do comércio interno no Maranhão e, apesar de constatar o aumento do comércio interno na segunda metade do século XIX, argumenta que o mercado interno brasileiro estava limitado pela sua formação social escravista, o que, por si só, impedia a expansão das

⁴⁷ MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.

⁴⁸ FURTADO, Celso; IGLÉSIAS, Francisco. **Formação econômica do Brasil**. Editora Universidade de Brasília: Brasília, 1963. LINHARES, Maria Yedda Leite. **História da agricultura brasileira: combates e controvérsias**. São Paulo: Brasiliense, 1981. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

atividades mercantis.⁴⁹ O autor desconsidera que o aumento das atividades mercantis estivesse integrado com a escravidão. Como foi apresentado no começo do capítulo, essa pesquisa caminha no sentido contrário e busca estabelecer relações entre o comércio de gênero e de escravos, assim como, sua relação com o crescente tráfico interprovincial na segunda metade do século XIX.

Devemos considerar que desde o período do contrabando de africanos existiram relações entre cabotagem e as trocas no atlântico. Por meio das movimentações dos portos do Rio de Janeiro e Bahia pode-se perseguir algumas das embarcações que estiveram dedicadas ao comércio de cabotagem. No cruzamento com outras fontes busca-se estabelecer relações entre a cabotagem e o tráfico ilícito de africanos.

No dia 2 de dezembro de 1841, o brigue brasileiro *Convenção* estava navegando a sessenta milhas do litoral brasileiro quando foi apressado pela esquadra britânica do capitão inglês P. Christie, a bordo da corveta S. M. Rose. A viagem do navio *Convenção* tinha começado no dia 13 de setembro, no Rio de Janeiro, com passaporte para Pernambuco e escalas em Cotinguiba e Maceió. Estava carregado com 75 pipas vazias, 21 caixas de açúcar vazias, 100 sacas de farinha, 32 barricas de feijão, 80 arrobas de carne seca e 8 sacos de arroz.⁵⁰

Em setembro, o brigue, após sair do porto da Corte, arribou no porto de Santos, segundo o relato do capitão Agostinho Fernandes Vasconcelos, para ajustes de desgastes que ocorreram em mar. Continuou em Santos até 13 de outubro, quando retornou para o Rio de Janeiro por estar desmastreado, e em dezembro, seguiu sua viagem.

No dia 2 de dezembro, momento em que foi interceptado, o brigue *Convenção* estava em lastro carregado apenas com os produtos supostamente declarados. O passaporte apresentado pelo mestre Agostinho Vasconcelos não foi o suficiente para afastar as suspeitas do capitão inglês. De fato, não era comum embarcações dedicadas ao comércio de cabotagem trafegarem em lastros entre os portos da província. Além disso, as 75 pipas declaradas vazias em setembro, na alfândega, estavam cheias de água doce em dezembro. E o capitão do navio naquela ocasião, Agostinho F. C. Vasconcelos, já

⁴⁹ DE PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso; SILVA, Mario Roberto Melo. O comércio marítimo do Maranhão no século XIX. 2009. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/ricardo-zimbrao-affonso-de-paula_mario-roberto-melo-silva.pdf

⁵⁰ Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849. Ano 1842\Edição 00015. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

tinha comandado ao menos outras duas embarcações negreiras.⁵¹ Ao que parece, o brigue foi um dos negreiros que utilizaram o passaporte para cabotagem como meio para burlar a fiscalização. Assim, pode-se imaginar que os meses de outubro e novembro, em que ficou ancorada nos portos de Santos e Rio de Janeiro, foram dedicados a ajustes na embarcação, que deveria estar preparada para travessia atlântica.

A repercussão da apreensão foi imediata, e no dia 18 de dezembro de 1841 foi publicado um artigo no Jornal do Comércio do Rio de Janeiro em denúncia aos abusos da esquadra britânica. O autor anônimo, em ânimos aflorados, apresentou argumentos convincentes para fundamentar o proceder ilegal do capitão inglês P. Christie: recorreu ao art. 6º da convenção adicional de 1817 e art. 1º das instruções dos cruzadores ingleses, para demonstrar que não se podia visitar, muito menos deter, navios brasileiros que não estivessem carregados de escravos para o tráfico. Esse alibi jurídico foi o mesmo apresentado pelo advogado de defesa Sr. Dr. Pereira da Silva no julgamento na comissão mista. Por sinal, esse mesmo advogado já tinha se encarregado de outros casos de apreensões similares: *Recuperador*, *Pompeo*, *Castro*, *Alexandre* e *Nova Aurora*.⁵²

As comissões mistas anglo-brasileiras eram compostas por dois comissários, um de cada país, e um árbitro que deveria decidir em caso de discordância entre os comissários. No caso da *Convenção*, o comissário inglês votou contra a liberação da embarcação. Em sua opinião, apesar da inexistência de africanos embarcados para o tráfico, os indícios eram suficientes para comprovar o envolvimento no contrabando. Apontou também que o proprietário do navio, Manuel Gonçalves Dias, não apareceu em juízo e não era conhecido do mestre encarregado da viagem. Vasconcelos, mestre responsável pela tripulação, afirmou que tratou dos preparativos da viagem com o procurador Thomaz Ferreira da Silva Alves, que também não foi encontrado. Na concepção do comissário inglês, esses nomes eram testas de ferro que atuaram para encobrir o verdadeiro proprietário da embarcação que seria contrabandista.

Em discordância, o comissário brasileiro votou pela liberação do brigue baseado na improcedência da apreensão. Seu discurso seguiu a linha do argumento apresentado pelo advogado de defesa, e recorreu aos tratados para refutar os indícios apresentados. No entendimento do comissário, o brigue *Convenção* pertencia a súdito brasileiro e estava

⁵¹ Dados obtidos no banco de dados Slave Voyages. Agostinho F. C. Vasconcelos foi capitão dos negreiros *Firmeza* no ano de 1836 e do *Claudina* no ano de 1840.

⁵² Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849. Ano 1841\Edição 00326. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

devidamente registrado e legalizado em sua viagem para comércio de cabotagem e a única prova concreta que deveria ser aceita era o embarque de africanos para o tráfico.

Como existiu discordância entre os dois comissários, o voto do árbitro inglês foi decisivo e, portanto, seguiu o entendimento que não existia fundamento para condenação do navio como negreiro, sendo esse liberado junto com sua tripulação.

Alguns meses antes, em fevereiro de 1841, o mesmo capitão P. Christie já tinha perseguido e levado para julgamento o brigue *Nova Aurora*, de propriedade de Joaquim José dos Santos Malhado, sob a acusação da prática de contrabando. A embarcação tinha passaporte para o comércio lícito na Costa da África e estava carregada com charutos, fumo, aguardente e fazendas diversas. Contudo, no entendimento do Capitão inglês, o brigue *Nova Aurora* voltaria carregado de africanos escravizados.⁵³

O presidente da província da Bahia em exercício, Paulo José de Melo Azevedo e Brito, ao tomar conhecimento do caso, pediu ao Consulado Britânico explicações sobre as condições que foram feitas a visita e a prisão. Em seu entendimento, a atitude do Capitão P. Christie tinha sido abusiva e não seguiu as diretrizes dos tratados entre as duas nações envolvidas.⁵⁴

O proprietário do brigue *Nova Aurora*, Joaquim José dos Santos Malhado, apelou, para além de sua fortuna, pela honra de comerciante respeitado e serviços prestados ao trono imperial de D. Pedro II. Alegou que ao despachar o navio, passou pela alfândega e pagou os devidos direitos do estado brasileiro. Essa linha de defesa reivindicava um espaço privilegiado no estado brasileiro, alinhado aos interesses da nação.⁵⁵

Por fim, mesmo com o desentendimento entre autoridades brasileira e britânica, o caso foi para julgamento na comissão mista da Corte. Em processo similar, ao caso do brigue *Convenção*, o *Nova Aurora* e seu proprietário Joaquim José dos Santos Malhado foram absolvidos.⁵⁶

⁵³ Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858. Ano 1841\Edição 00070. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁵⁴ Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1841\Edição 00055. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁵⁵ Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849. Ano 1841\Edição 00094. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁵⁶ Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849. Ano 1841\Edição 00094. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

A contragosto dos ingleses, juridicamente a justificativa das prisões não se sustentaram e os dois navios foram liberados.⁵⁷ Assim, deve-se entender esses dois casos inseridos no contexto da década de 1840, em que o contrabando de africanos, apesar de proibido, era algo comum no cotidiano da vida comercial. Autoridades brasileiras reagiam na defesa do tráfico sob o argumento da soberania nacional. A dissimulação das autoridades diante da continuidade do tráfico, mesmo após a Lei de 1831, já foi explorada pela historiografia. Em síntese, governo, proprietários e comerciantes estavam engajados nos negócios da escravidão. Por outro lado, a atitude radicalizada do Capitão estava afinada com a política inglesa de recrudescimento da repressão.

Os casos dos brigues *Convenção* e *Nova Aurora* são semelhantes em muitos aspectos. As duas embarcações tinham bandeira brasileira com passaportes e despachos legais e estavam dentro da rota prevista. As duas embarcações foram interceptadas pela corveta *S. M. Rose*. Os dois casos foram defendidos pelo mesmo advogado, Sr. Dr. Pereira da Silva, que fundamentou o argumento jurídico de defesa nos artigos 5º e 6º da convenção adicional de 1817, que delimitava as apreensões apenas a navios carregados de africanos destinados ao tráfico ilegal. Além disso, foram interceptados dentro da faixa costeira brasileira, local de circulação do crescente número de embarcações dedicadas ao comércio interno de cabotagem.⁵⁸

É possível que as mesmas embarcações que faziam viagens atlânticas de tráfico ilícito também praticassem o comércio de cabotagem entre os portos das províncias do Império. Jaime Rodrigues relata que, na década de 1850, um navio, após terminar uma viagem negreira, foi pintado e carregado com gênero do império para comércio interno, no intuito de burlar a fiscalização.⁵⁹ Não seria estranho que traficantes também utilizassem essa estratégia na década de 1840.

O caráter clandestino do tráfico atlântico de escravos, ao longo da década de 1840, camuflou a ação dos contrabandistas. Assim, existe dificuldade em rastrear as embarcações que estiveram envolvidas no tráfico ilícito e também trafegaram no comércio de cabotagem. Além disso, apenas a ligação nominativa, entre os nomes das

⁵⁷ Fica evidente, nas fontes utilizadas, que as duas embarcações foram liberadas pelo cumprimento da legalidade dos tratados. Era sabido das autoridades inglesas a ampla prática do contrabando entre os brasileiros. A astúcia dos negociantes estava em usar meios para revestir de legalidade a prática do contrabando.

⁵⁸ Encontram registros dos brigues *Convenção* e *Nova Aurora* no trânsito comercial entre Norte e Sul do Império.

⁵⁹ RODRIGUES, Jaime (2000)

embarcações é insuficiente para atestar possíveis relações, pois existiram muitas embarcações homônimas. Em 29 de março de 1843, por exemplo, brigue nacional *Convenção* chegou à Bahia vindo do Rio de Janeiro com 9.000 toneladas de carne seca.⁶⁰ Contudo, não sabemos se foi o mesmo brigue *Convenção* interceptado pelos ingleses no ano de 1841.

Certamente muitas embarcações que entraram nos portos do Império com passaportes legais para cabotagem, também foram empregadas no tráfico de escravos com a África. Essa relação fica mais evidente quando perseguimos os capitães de navios que circularam pelos portos do Império. Em 21 de maio de 1840, deu entrada no porto da Corte, vindo de Santos, o brig Tejo, de 266 ton, carregado apenas com sal.⁶¹ No começo do mesmo mês de maio de 1840, saiu dos portos da África Centro-Occidental, carregado com africanos ilegalmente escravizados, o brig Tejo, de 268 ton. O mestre da embarcação declarado, nas duas ocasiões, foi Joaquim Pedro Gomes.⁶² Nesse caso, muito provavelmente, ao chegar ao porto do Rio de Janeiro, Gomes apresentou passaporte legal para o tráfego de cabotagem, após o desembarque dos africanos em algum ancoradouro clandestino.

Esses registros são indícios das articulações entre o contrabando de africanos e o tráfego entre os portos do Império. Deste modo, a estratégia de utilização de passaportes para o comércio lícito de cabotagem, tornava ainda mais difícil delimitar onde terminava o comércio lícito e começava o contrabando. Essa fluidez nas definições legais e o disseminado contrabando de africanos estiveram no horizonte daqueles que investiram no comércio interno de escravos na década de 1840. A intensificação da patrulha inglesa, na faixa litorânea brasileira, colocava em risco inclusive a fluidez do comércio de cabotagem. Assim, entendemos melhor a exigência feita pelo comerciante Jacinto Fernandes da Costa, que anunciou a compra de escravos para fora da província, com ofício e sem eles, contudo, “mostrando os vendedores títulos por onde os possuem”.

Além disso, os argumentos nacionalistas, em relação à atitude do patrulhamento inglês, também averbavam em defesa do tráfego lícito de cabotagem. No Jornal do

⁶⁰ Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1843\Edição 00076. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁶¹ Diário do Rio de Janeiro. 14 de abril de 1846. Edição 07182. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁶² Foi utilizado o banco de dados Slave Voyages. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 1 novembro de 2018.

Comércio (RJ), no ano de 1841, um texto expressava revolta contra a atitude do brigue de guerra inglês Grecian, que patrulhava a barra brasileira no Rio de Janeiro:

Há uma linha de conduta que podia e devia seguir a Inglaterra, e que é a única que lhe concedem os tratados; seria examinar unicamente os navios suspeitos de contrabando, não se importando com as demais embarcações que seguem seu curso regular. [...]

[...] já não bastava o despotismo do exame em um navio não suspeito, empregado no comercio de cabotagem? Ainda era preciso unir escárnio, o insulto, a ameaça e a esse despotismo, a esse abuso do direito de visita, que lhes concedem os tratados? Quem há aqui, de sangue de barata mesmo, que o não sinta aquecer-se lhe nas veias, em presença de tais arbitrariedades? Quem há aqui, mesmo inimigo do tráfico, que ature semelhantes insultos? Persegui lá fora todos quantos encontrades navios de contrabando; mas na entrada de nossa barra, debaixo do fogo de nossas fortalezas, ali a nossas barbas, não somente por escárnio, por alarde, visitar os navios de cabotagem que não apresentam nenhuns motivos de suspeição, senão também apontar pistolas aos peitos dos mestres, reúnas, calarinas, e bacamartes! Oh! Isso é muito, é muito, é muito demais! [...]⁶³

Segundo o autor (não identificado), era vergonhoso para a autonomia nacional a atitude de fiscalização dos portos brasileiros por outra nação. O texto torna-se ainda mais inflamado quando indica que o patrulhamento também atingia os navios dedicados ao comércio de cabotagem. Para exemplificar o abuso, apresenta o caso em que os ingleses patrulharam a embarcação de nome *Alexandre* e que, sem achar indícios de contrabando, marinheiros ingleses insultaram o mestre e se retiraram. Por fim, cobra atitude do governo brasileiro para dar fim ao que considera uma invasão aos assuntos nacionais.⁶⁴ A patrulha inglesa antitráfico estaria prejudicando também o desenvolvimento do comércio “lícito” interno do país.

A articulação entre o comércio lícito e ilícito, em uma sociedade em que o contrabando era socialmente legitimado, tornava a defesa dos contrabandistas questão de autonomia nacional. De todo modo, a Lei Euzébio de Queiróz de 1850 foi um marco definidor para o fim definitivo do contrabando de escravos. Essa Lei preservou o tráfico interno de escravos, que na segunda metade do século despontou como grande oportunidade de lucro e enriquecimento. Na próxima seção, abordarei a atuação de

⁶³ Jornal do Comércio (RJ)- Ano 1841\Edição 00061. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁶⁴ Jornal do Comércio (RJ)-1841\Edição 0006. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

comerciantes que estiveram envolvidos com o tráfico interprovincial após 1850 na província da Bahia.

1.2 FIM DO CONTRABANDO E CRESCIMENTO DO TRÁFICO INTERNO

Na segunda metade do século, o contrabando foi definitivamente extinto, o que ocasionou a liberação dos capitais antes empregados no tráfico. No entanto, a principal mão de obra empregada nas lavouras era escrava e o tráfico interno foi o principal meio para suprir a demanda de trabalhadores das fazendas de café do Sudeste do país. Como foi dito, muitos escravos foram enviados do Norte para o Sul do Império, no intuito de suprir a demanda por mão de obra. Deve-se considerar que o crescimento do comércio de cabotagem, na década de 1840, contribuiu para a fluidez do tráfico interprovincial já nos primeiros anos da década de 1850. Como foi demonstrado, muitos comerciantes da Bahia estiveram dedicados ao comércio de cabotagem e também negociaram escravos.

Assim, findo o contrabando, o tráfico interprovincial de escravos despontou como oportunidade de lucro e enriquecimento, e os comerciantes de escravos de diferentes províncias intensificaram suas atuações. Contudo, devemos considerar as particularidades de cada localidade exportadora de cativos.

Luana Teixeira, em estudo sobre Alagoas, aponta que foram comerciantes dedicados ao comércio de cabotagem que mais se dedicaram ao tráfico interno de escravos após 1840.⁶⁵ Segundo a historiadora, esses comerciantes de escravos alagoanos, possuíram um novo perfil de atuação, ligados aos avanços capitalistas do período. Esses apontamentos confluem com os achados sobre os comerciantes que atuaram na Bahia, e que também estavam envolvidos com diferentes áreas do comércio ligadas à modernização capitalista.

Por outro lado, a historiadora conclui que esse grupo de comerciantes estava apartado da elite agroexportadora e que, apesar de não serem os protagonistas nos negócios diretos com o exterior, dominavam o comércio de cabotagem entre Alagoas e

⁶⁵ TEIXEIRA, Luana. **Comércio Interprovincial de escravos em alagoas no segundo reinado.** Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2016.

outras províncias do Império.⁶⁶ Essa afirmação, ao que parece, não se aplicava no caso da província da Bahia, pois os avanços nas estruturas da navegação de cabotagem também foram protagonizados por conhecidos contrabandistas de africanos, como o Antonio Pereira Albuquerque que, na década de 1850, ficou responsável pela organização de uma companhia de barcos a vapor com rotas entre o sul da província, até cidade de Caravelas, e ao norte, até a cidade de Maceió.⁶⁷ Albuquerque esteve envolvido com negócios de cabotagem e de exportação, além de manter contato com a elite agroexportadora. Outros comerciantes internos de escravos que atuaram na Bahia também mantiveram laços comerciais com a elite agroexportadora e exportaram mercadorias.

Assim, parece não ter existido um grupo específico, com as características definidas por Teixeira, que dominou o tráfego de cabotagem no porto de Salvador. No entanto, com isso não quero dizer que não existiu um grupo de comerciantes de cabotagem bastante atuante desde 1840, sendo privilegiado com o tráfico interno de escravos. Mas sim, que esse grupo esteve interligado à elite comercial, que, por sua vez, mantinha relação com a elite agroexportadora.

Podemos imaginar que muitos que atuaram na década de 1840 no comércio de cabotagem e no tráfico interno de escravos continuassem no ramo e aproveitassem a oportunidade de ampliar seus ganhos, após a proibição definitiva do contrabando de africanos escravizados. No entanto, a possibilidade de lucro e enriquecimento, certamente, atraíram novatos para esse nefasto negócio.

A bibliografia sobre o tema nos ajuda a entender a dinâmica mobilizada pelo crescente tráfico interprovincial de escravos. Nesse sentido, R. Slenes, em sua tese, definiu a estratégia de considerar comerciantes de escravos aqueles que comerciaram através de procurações mais de quadro cativos, em mais de uma participação no mercado e em diferentes anos. Rafael da C Scheffer seguiu essa mesma metodologia para definir comerciantes envolvidos no comércio de escravos no município de Campinas (SP) e Desterro (RS), através dos registros de compra e venda e registros de pagamentos de meia sisa.

⁶⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894

⁶⁷ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1854. Edição 00001. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=130605&pesq=Antonio%20pedroso%20albuquerque&pasta=ano%20185> . Acessado em 08 de novembro de 2018.

Das escrituras analisadas por Scheffer, 51,0% foram feitas por indivíduos ou firmas de comerciantes de escravos, o que indica a relevância da participação de comerciantes de escravos mais especializados nas movimentações do tráfico interprovincial. As redes de comerciantes apresentadas em seu trabalho apontam para a presença de diversos intermediários envolvidos, assim, comerciantes que aparecem nas escrituras de Campinas também foram intermediários locais de escravos que chegavam até a região após consecutivas transações. Como indica o autor, em relação a análise das procurações apresentadas em Campinas:

Segundo nossa leitura dessas fontes, as transferências interprovinciais que não envolveram a viagem de comerciantes provinciais geralmente ocupavam três procuradores, com o seguinte modelo compreendido: temos um comerciante na localidade exportadora; um intermediário regional, principalmente no Rio de Janeiro; e o encarregado de vender esse cativo no interior paulista, um comerciante local ou representante de firmas do Rio de Janeiro. (SCHEFFER: 2012, P.228)⁶⁸

Deste modo, um comerciante de escravos da Bahia poderia não aparecer nas escrituras de compra e venda locais da região de Campinas. Além disso, essas características apontam para amplas redes estabelecidas no tráfico interprovincial que foi muito volumoso e lucrativo. Nessa seção, analisaremos indícios das atuações de comerciantes de escravos no porto de Salvador, no intuito de contribuir para o entendimento das redes mobilizadas no tráfico interno de cativos.

Nessa pesquisa, os registros de passaportes foi a principal fonte utilizada para identificar os comerciantes interprovinciais de escravos. O principal conjunto de fontes transcritas esteve concentrado nas décadas de 1850. Ao todo foram 1.484 registros de passaportes, 1.184 para os anos entre 1853-54, e 300 para os anos entre 1873-75. A metodologia utilizada para identificar comerciantes e companhias comerciais de escravos foi similar a apresentada por R. Slenes e Scheffer.⁶⁹ Foram selecionados aqueles negociantes que enviaram mais de quatro escravos para fora da província em diferentes

⁶⁸ SCHEFFER, Rafael da Cunha et al. **Comércio de escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microregionais, redes de negociantes e experiência cativa.** 2012. (P.228)

⁶⁹ SLENES, Robert Wayne. **The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888.** Department of History, Stanford University, 1976.

SCHEFFER, Rafael da Cunha et al. **Comércio de escravos do Sul para o Sudeste, 1850-1888: economias microregionais, redes de negociantes e experiência cativa.** 2012.

ocasiões. Além disso, estabeleci cruzamentos com outras fontes, o que possibilitou ampliar o conhecimento sobre comerciantes e companhias que negociaram escravos.

Devemos apontar que foram pesquisadas apenas uma pequena amostra dos registros de passaportes emitidos pela Polícia do Porto da Bahia e foram localizados apenas alguns comerciantes e parte de sua atuação ao longo dos anos analisados. A continuidade da pesquisa nos registros de passaportes certamente ampliará o entendimento dessas redes de comerciantes envolvidos. No segundo capítulo, analisaremos os dados quantitativos apresentados pelos passaportes emitidos e compilados no banco de dados construído para essa pesquisa.

Desse modo, nos primeiros anos da década de 1850, cresceu consideravelmente o número de emissão de passaportes para escravos.⁷⁰ Entre aqueles que mais remeteram escravos para o Rio de Janeiro, esteve o comerciante Manoel Pinto Leite, que no ano de 1852, atuou como procurador em 26 registros de envio de escravos para o Rio de Janeiro; 20 no ano de 1853; e 8 no ano de 1854. No total, enviou, ao menos, 54 escravos para o Rio de Janeiro nesse período.⁷¹

No Almanaque da Bahia de 1855, Pinto Leite esteve matriculado como negociante com loja na rua da Louça,⁷² e além disso participou da direção da Companhia de Seguros Contra Fogo e da Companhia de Seguros Marítimos. Como foi dito, essas atividades estiveram atreladas ao novo contexto comercial do período, em que surgiram estabelecimentos bancários e de seguros no intuito de facilitar as relações de crédito e segurança comercial.

As atividades das seguradoras e companhias de comércio foram regulamentadas pelo Código Comercial de 1850. No segundo reinado, aumentaram os esforços para a organização do estado nos diferentes segmentos da vida social, inclusive no comércio. Até então, as companhias comerciais e bancos atuavam sem parâmetros legais estabelecidos. No código também foram atribuídas as obrigações e prerrogativas de cada comerciante devidamente matriculado no Tribunal do Comércio.

⁷⁰ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

⁷¹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

⁷² Almanaque da província da Bahia 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

O negociante Manoel Pinto Leite, natural de Santo Amaro, esteve inserido entre os negociantes matriculados e com prestígio na praça comercial de Salvador. Além do seu envolvimento no comércio de escravos, manteve estreitas relações comerciais entre Salvador e Recôncavo, emprestou letras de crédito a senhores do Recôncavo e a pessoas residentes em Salvador.⁷³ No ano de 1855, esse comerciante entrou com processo de cobrança de hipoteca contra Dionísio José da Fonseca e sua mulher.⁷⁴ A dívida foi proveniente de duas letras de crédito, e como garantia o devedor hipotecou a escravizada Josefa e seu filho Leno, de vinte meses; Roza e sua filha Orida, de vinte e seis meses; seus instrumentos de trabalho de ourives e a mobília de sua casa. A dívida comprometeu praticamente todos os bens do casal. Nesse processo, tem-se um embate desleal entre um poderoso comerciante e um ourives.

Nesse caso, deve-se levar em consideração o significado do valor para ambas as partes envolvidas. Dionísio José da Fonseca e sua mulher, ao hipotecarem seus instrumentos de trabalho, comprometeram sua fonte de renda e sustento, e perdê-los poderia tornar suas vidas mais precárias. Entretanto, Manuel P. Leite buscava, a qualquer custo, garantir a liquidez da letra de crédito que foi emprestada a juros.

A atitude usurária, desonrosa e especulativa dos negociantes desse período não foi incomum. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, em sua dissertação sobre Joaquim Pereira Marinha, aponta que a origem da fortuna desse negociante, além do contrabando de africanos, foi construída em práticas de exploração de juros e do monopólio.⁷⁵ Esses negociantes colocaram o lucro e o enriquecimento em primeiro plano para alcançar seus objetivos. Além da usura, investiram em diferentes modalidades do comércio, participaram das instituições do estado e financiaram a produção nas propriedades rurais.

No ano de 1855, Luís Paulino Valente Andrade também fez escritura ao negociante Manuel Pinto Leite.⁷⁶ Nessa ocasião, hipotecou sua propriedade rural, em Santo Antônio do Rio Fundo, com todos os utensílios, engenho e escravos, referente ao valor de 13:700\$000. Tal como no processo anterior, o devedor hipotecou toda sua propriedade e

⁷³Correio Mercantil: Jornal Político, Comercial e Literário (BA) Ano 1839/ed 00163. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁷⁴Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Ação de Letra. Classificação: 51/1803/10.

⁷⁵ XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. **Joaquim Pereira Marinho**: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887. MA, Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1999.

⁷⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Escritura de Hipoteca. Classificação: 84/3013/09.

utensílios. Apenas consegui encontrar a escritura de hipoteca, e não se sabe se existiu algum processo de cobrança referente a essa dívida. O valor do empréstimo é um indício da atuação do negociante, que nessa ocasião possivelmente forneceu o capital necessário para a produção do engenho.

Encontrou-se, também, um anúncio no *Jornal Correio Mercantil*⁷⁷ de venda de bilhetes de loterias na Matriz de S. Pedro do Rio Fundo, assinado pelo Comerciante Pinto Leite.

Os bilhetes da 1º Loteria em benefício da Matriz de S. Pedro do Rio Fundo, a 1º que tem de extrair-se, acham-se a venda as lojas do Sr. Francisco José Godinho e João Pinto Leite e C. [...] (Anúncio assinado por Manoel Pito Leite)⁷⁸

No anúncio, observamos que esses negócios envolveram uma articulação familiar, pois João Pinto Leite era irmão de Manoel Pinto Leite. Nessa ocasião, ao que parece, os dois irmãos estavam em parceria na venda de bilhetes lotéricos. Além disso, nos processos de hipotecas, com autoria de Manoel Pinto Leite, foram passadas procurações em nome de João Pino Leite;⁷⁹ certamente os dois irmãos também estiveram juntos na prática de negociantes de escravos, pois localizei três registros de emissão de passaportes de escravos, remetidos para Corte, assinados por J. Pinto Leite.⁸⁰

A atuação de Manuel Pinto Leite foi diversificada. Proprietário de lotérica, diretor de seguradoras, credor de letras e comerciante de escravos. Assim, a compra e venda de escravos possivelmente esteve articulada à agiotagem. Pode-se imaginar que alguns dos escravos hipotecados, adquiridos na Justiça como pagamento de letras, tenham sido remetidos para o Rio de Janeiro. Além do mais, a inserção desses comerciantes em diferentes regiões do litoral e sertão deve ser levada em consideração.

⁷⁷ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal (BA). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁷⁸ Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1844/Edição 00120. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁷⁹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Ação de Letra. Classificação: 51/1803/10.

⁸⁰ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

Nesse período, outros comerciantes sediados na Corte também remeteram escravos pelo porto de Salvador. Foi o caso da companhia comercial *João Vaz Ferreira Costa & C.*, que no ano de 1853 enviou 14 escravos pelo porto de Salvador para o Rio de Janeiro, sendo que três desses cativos saíram do porto de Alagoas, passaram por Salvador e depois foram para Corte.⁸¹ Além disso, essa companhia também esteve envolvida no comércio de cabotagem de diversos gêneros e circulou entre os portos de Salvador, Maceió e Penedo. No ano de 1851 essa companhia anunciou no *Jornal do Comércio* no Rio de Janeiro:

BAHIA E SERGIPE: A escuna Atalanico Sergipense sai até 20 do corrente; para carga e passageiros, trata-se com João Vaz Ferreira e C., rua dos Pescadores n. 32.⁸²

Certamente, a articulação dessa companhia comercial com o tráfego de cabotagem facilitou a sua atuação como intermediária no tráfico interprovincial de escravos. Encontramos outros registros similares a esse, em que se divulgava frete entre Bahia e Rio de Janeiro, e ainda no ano de 1851 a companhia comercial divulgou frete de mercadorias e passageiros na embarcação de nome *Emília* do Rio de Janeiro com destino à Bahia.⁸³ No ano de 1852, encontramos o seguinte registro de entrada no porto da Corte:

Bahia-7d. Brigue Emilia, 159 tons., M. Joaquim José dos Reis, equip. 11: **Cargas vários gêneros, a João Vaz Ferreira e C;** passageiros Francisco das Chagas Pereira, José Antonio do Amaral Lage; os portugueses Manoel Ferreira de Azevedo Silva, Manoel Belens Moreira, Manoel Joaquim Torres, e **90 escravos a entregar.** (Grifos do autor)⁸⁴

Esse trecho nos apresenta outro indício da atuação dessa companhia no tráfico interprovincial de escravos. Não sabemos se o brigue *Emilia* foi o mesmo que esteve em posse da *Companhia J. Vaz Ferreira*, mas seria uma possibilidade plausível. De qualquer

⁸¹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

⁸² *Jornal do Commercio* (RJ) Ano 1851\Edição 00256. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁸³ *Jornal do Commercio* (RJ) Ano 1851\Edição 00346. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁸⁴ *Jornal do Commercio* (RJ) - 1850 a 1859. Ano 1852\Edição 00062. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

modo, essa companhia movimentou gêneros e escravos entre os portos das províncias do Norte e do Sul.

Na década de 1870, outro comerciante envolvido no tráfico interno de escravos foi Antonio Francisco Brandão, que foi apresentado na seção anterior, e, como foi dito, manteve, na primeira metade do século, parceria com seu sogro e comerciante José Pereira do Rio. Erivaldo Fagundes aponta a participação da firma *Brandão & Irmãos*, sediada em Salvador, na compra e venda de escravizados no sertão da Bahia, na segunda metade do século XIX.⁸⁵ Para o autor, essa companhia poderia ser a responsável pela ligação entre os sertões e o porto de Salvador. Maria de Fátima N. Pires indica que a firma de Brandão também esteve envolvida em negócios com abastados proprietários do sertão, como por exemplo a família Gomes Neto (Barão de Caetité).⁸⁶ Nos registros de emissão de passaportes de escravos, nos anos de 1873-4, a firma *Brandão & Irmãos* aparece remetendo alguns escravos pelo porto de Salvador para a cidade de Santos, província de São Paulo, e Rio de Janeiro, o que confirma a hipótese de Fagundes.⁸⁷ No ano de 1875, *Brandão & Irmãos* emitiu passaporte do escravizado Joaquim, crioulo, para o Rio de Janeiro; entre os dias 24 e 25 de agosto de 1874 emitiu 15 passaportes para escravos remetidos para São Paulo, e entre eles estava José, crioulo, com apenas 16 anos de idade.⁸⁸

A partir desses índicos, busquei outros aspectos da atuação da firma *Brandão & Irmãos* e de seu fundador, o comerciante Antonio Francisco Brandão, nascido em Portugal na freguesia de Beiriz. Foi como homem de negócios no Brasil que construiu sua riqueza, e em seu testamento, redigido em 1874, afirmou possuir um montante de bens no valor de 690:000\$000 contos de réis.⁸⁹ Redigiu seu testamento em sua casa na freguesia da Penha, local afastado do centro da cidade. Ana Amélia Nascimento (1986) indica que essa freguesia foi morada de pescadores, pessoas modestas e pobres, tanto

⁸⁵ NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes**: comércio de escravos do alto sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista. *Afro-Ásia*, n. 24, 2017.

⁸⁶ PIRES, Maria de Fátima Novaes. **Fios da vida**: tráfico interprovincial e alforrias nos Sertoins de Sima (1860-1920). Fapesp, 2009.

⁸⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04.

brancos como negros, mas também habitou ali pessoas ricas, o que indica a existência de casarões confortáveis.⁹⁰

Como constatamos na seção anterior, na década de 1830 Brandão contou com a ajuda de José Pereira do Rio, comerciante estabelecido na praça comercial da Bahia e experiente. Acabou casando com uma das filhas de Pereira e consolidou sua entrada na família e nos negócios do sogro.

Na segunda metade do século XIX, Antonio Francisco Brandão já estava estabelecido como negociante de grosso trato, e, com prestígio e boas relações, manteve contato entre os sertões da Bahia, Salvador, Rio de Janeiro e o mundo Atlântico. Comprou e exportou algodão e diamantes do sertão, emprestou dinheiro a prêmio e obteve consideráveis lucros com tráfico interprovincial de escravos, que levou à força muitas pessoas, deslocadas do Sertão para as províncias do Sudeste.⁹¹

No Almanaque da Bahia de 1855, Francisco Brandão foi matriculado como negociante com loja de fazendas e miudezas situada na Rua do Coberto Grande, Freguesia da Conceição da Praia, centro comercial da cidade da Bahia.⁹² A rua é a mesma em que esteve a loja de sua antiga companhia *Rio, Brandão e Cia*, e possivelmente deu continuidade a mesma casa comercial. A maioria dos negociantes de grosso trato frequentava e tinha estabelecimentos nessa freguesia. As ruas do Coberto Grande, Coberto Pequeno, rua Direta do Comércio, entre outras, estiveram repletas de lojas, escritórios e estabelecimentos bancários, onde encontravam-se infinitudes de produtos como livros, arreios para montaria, linho para vestimentas, etc. Além disso, foi um local de articulação, pois bastavam boas relações e um nome honrado na praça para obter crédito ou fechar bons negócios.

⁹⁰ Ver Anna M. V. Nascimento (2007).

⁹¹ Rômulo de Oliveira Martins (2013, p. 61) indica que no ano 1877 a firma *Brandão & Irmãos* exportou 178 quilogramas de diamante pelo porto da Bahia. Ver: MARTINS, Romulo de Oliveira. “**Vinha na fé de trabalhar em diamantes**”. Escravos e Libertos em Lençóis, Chapada Diamantina-Ba (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2013.

Sobre a exportação de Café: encontro uma firma denominada *Brandão & Irmãos* atuando como comissária para produtores de café na região de Campos (RJ). Não consegui verificar se foi a mesma empresa sediada na Bahia, contudo, essa possibilidade não deve ser desconsiderada.

⁹² Almanaque da província da Bahia 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

A região do comércio era local de muita movimentação, lojas dividiam espaço com sobrados, nas ruas circulavam mercadorias, trabalhadores livres e escravizados e negociantes. Antonio Francisco Brandão, Manoel Pinto Leite e outros negociantes traficantes de escravos, que foram apresentados nesta pesquisa, negociavam e circulavam por essa região. Nas figuras 2 e 3 podemos visualizar retratos recorrentes na vida comercial da cidade de Salvador na segunda metade do século XIX. Na figura 2, o porto de Salvador visto da cidade Alta, temos uma visão panorâmica. As embarcações ancoradas eram responsáveis pelo transporte de mercadorias e pessoas, certamente, algumas estavam empregadas no comércio de cabotagem e serviram para o tráfico interprovincial de escravos. Os prédios situados na beira do cais abrigaram pessoas, escritórios e lojas. Na figura 3, foi registrada a movimentação intensa no cais das amarras, região portuária e comercial, próxima ao escritório dos *Brandão & Irmãos*, como foi indicado no mapa da figura 1.

Figura 2- Porto de Salvador visto da Cidade Alta, 1873



Fotografia tirada pela expedição científica britânica do H.M.S. Challenger. Fonte: <http://www.cidade-salvador.com/seculo19/hms-challenger/expedicao.htm>

Figura 3- Cais das Amarras, 1861



Por Benjamin Mulock. A cena fica na atual avenida da França, antes de ser feito o aterro. O prédio da Alfândega (atual Mercado Modelo), está ao fundo. Os demais prédios não existem mais. Fonte: <http://www.bahia-turismo.com/salvador/antiga/cais-amarras.htm>

Nesse período, não existia um banco estatal forte responsável pela emissão de moeda e regulação do mercado, por sua vez, surgiram sociedades anônimas que funcionaram como bancos privados.⁹³ As letras de crédito, emitidas por tais sociedades, equivaleram a uma moeda corrente no dinamismo do comércio. Um dos estabelecimentos bancários da cidade de Salvador foi a Sociedade Comércio, criada em 25 de setembro de 1848. O comerciante Antonio Francisco Brandão participou do grupo de acionistas que compuseram a direção dessa instituição. A sede do Banco esteve situada na rua do Coberto Grande, mesma rua do seu estabelecimento.

⁹³ Ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **O Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil**: o estudo de caso de um banco comercial e emissor (1858-1862). *Saeculum—Revista de História*, n. 29, 2013; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Bancos, economia e poder no Segundo Reinado**: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866). 1997. Tese de Doutorado.

No ano de 1852, o Conselho Inteiro de Governo da Bahia indicava que as instituições Bancárias estavam em regular prosperidade. Em relação a Sociedade do Comercio afirmou que:

A Sociedade Comercio, de todas a mais moderna, possui um fundo de 700 contos, dos quais 45 apenas tem em ser; sua reserva se aproxima de 12 contos, e seu dividendo excede de 11 por cento.⁹⁴

O fundo de 700 contos de reis era menor que de outros estabelecimentos. No mesmo período, a Caixa Comercial tinha um fundo de 2:169\$000 contos de reis. Contudo, essas duas instituições estavam entre os maiores bancos da Bahia no período e devemos considerar que a participação da Sociedade Comércio na circulação de capitais na praça comercial da Bahia foi significativa.

Além da participação no comércio e mercado financeiro, a *companhia de Brandão* articulou o tráfico interprovincial de escravos à sua dinâmica comercial diversificada. Como indica Maria de Fátima N. Pires:

Grandes firmas da capital da província também participaram desse lucrativo comércio. A firma “Brandão e Irmãos”, de Antonio Francisco Brandão e Manoel Francisco de Brandão registrou em livros de tabelionato de Rio de Contas seis compras e duas vendas de escravos na década de 1860; uma compra e duas vendas na década de 1870; e uma venda na década 1880. Num desses registros se vê: “os negociantes Brandão e Irmãos através do procurador Tem. Francisco d’Oliveira Guimarães” compram os escravos “[...] Lino crioulo de 18 anos com sua mulher Benedita, crioula de 16 anos, e Justina, cabra, solteira, com 19 anos, pela quantia de 3:150\$000”, do vendedor Luiz Carlos Borges, “[...] ora residente na Cidade do Grão Mogol (MG), por seu procurador Cap. José Manuel Bonfim. Essa compra, envolvendo procurações de parte a parte, evidencia mais uma vez os mecanismos de substabelecimento organizados pelo tráfico interno. (PIRES: 2010, P.50)

Certamente, foram mobilizados muitos sujeitos dentro dessas redes de comércio, pois procuradores e agentes do comércio foram empregados na intermediação entre as diversas partes envolvidas. Grandes comerciantes, detentores de crédito e prestígio, foram os responsáveis pela articulação e financiamento do comércio local e interprovincial de escravos.

⁹⁴ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1852\Edição 00001. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Vamos seguir uma das relações estabelecidas pela *Companhia Brandão* entre o sertão e o litoral. No ano de 1855, Antônio Francisco Brandão efetuou a compra de Filomena, uma parda muito provavelmente vinda da região da Chapada Diamantina, no tabelionato da freguesia da Sé.⁹⁵ Brandão estava como procurador de José Antonio Maria, do outro lado, o vendedor Emilio Victor Almeida foi representado por Antonio Pereira. Essa transação envolveu procurações de ambas as partes, e foi o único registro encontrado no tabelionato da Sé para essa pesquisa, referente ao comerciante Brandão. É possível que Filomena tenha embarcado com destino ao Rio de Janeiro. Naquela freguesia, a maior parte das compras e vendas foram de caráter local ou intraprovincial, contudo, encontramos alguns casos de vendas interprovinciais.

Emilio Victor Almeida, vendedor na referida escritura, foi secretário administrativo dos terrenos diamantinos no ano de 1877. Além disso, esse mesmo Emilio esteve como testemunha no ato de testamento de Jacinto Antonio de Britto, comerciante da Vila de Santa Izabel do Paraguassú (Atual município de Mucugê), e atuou no comércio intra e interprovincial de escravizados.⁹⁶ Essas ligações indicam redes que se estabeleceram em torno do comércio de escravos e possibilitaram a fluidez de seus negócios. O comércio interprovincial esteve articulado com o intraprovincial, que por sua vez integravam rotas de circulação do comércio interno do país e de exportação.

Os fragmentos sobre a atuação dos negociantes *Brandão & Irmãos* apontam para a diversificação na atuação comercial, pois a compra e venda de escravizados esteve integrada oportunamente a amplas transações. Na segunda metade do século XIX, apesar da permanência da escravidão, outro contexto de relações comerciais foi estabelecido, tendo em vistas transformações no âmbito cultural, político e econômico. Muitos daqueles que estiveram envolvidos com o tráfico interprovincial ostentaram o título de homem de negócios honrado e próspero, ou capitalista empenhado na modernização e melhoramentos do país, longe do estigma de traficante de escravos.

No inventário de Antonio F. Brandão, por exemplo, identificaram-se investimentos nas ações da Companhia de Veículos Econômicos, Banco Mercantil, Casa Hipotecaria, Sociedade Comércio, Banco do Brasil, Banco da Bahia, Companhia de Seguros Interesse Público, Companhia das Águas de Lisboa e apólices da dívida pública Brasileira e da

⁹⁵ Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, 1852 a 1854.

⁹⁶ Vila de Santa Izabel do Paraguassú é o atual município de Mucugê localizado no interior do estado da Bahia.

província da Bahia. Além disso, foram registradas três casas na freguesia do Passo, três casas na freguesia do Pilar, duas na freguesia dos Mares, duas na freguesia da Sé, uma na Conceição da Praia e uma em Santo Antônio Além do Carmo.⁹⁷

Do mesmo modo, podemos identificar a atuação de outras companhias comerciais que participaram do tráfico interprovincial de escravos e mantiveram diversificada atuação comercial. A sociedade *Barbosa & Irmãos*, dos sócios Guilherme Barbosa d'Andrade e Francisco Barbosa d'Andrade, possuiu loja na Villa da Capela, Sergipe, na qual vendia cortes de calças, meias e camisas francesas, além de outros produtos. Emprestava dinheiro a juros e também enviou quantidade considerável de escravos para o Rio de Janeiro na década de 1870.⁹⁸ Como será abordado no segundo capítulo, a região de Sergipe foi importante na articulação desse tráfico, pois, muitos escravos saíram daquela província, passaram pelo porto de Salvador, e depois rumaram para o Rio de Janeiro. A sociedade *Barbosa & Irmãos* também manteve relações financeiras de empréstimos com *Brandão & Irmãos*, outro fato que aponta para a articulação nessas redes de comerciantes.⁹⁹

Nesse período, estava em curso a valorização dos investimentos em áreas da indústria e modernização dos meios de comunicação. Alguns dos mais abastados traficantes de escravos investiram na formação de fábricas, na navegação a vapor, bancos e companhias de seguros. Como foi visto, essa dinâmica esteve inserida em um contexto de aumento do comércio de cabotagem, modernização dos meios de transporte e investimento em melhorias urbanas. Nesse sentido, a criação da Companhia de Vapor criou rotas permanentes entre o Norte e o Sul, que poderiam ser feitas a curto e definido prazo de tempo, o que facilitou a comunicação entre as províncias.

Assim, percebemos, que em meados do século XIX, a modernização capitalista passou a influenciar cada vez mais o dia a dia do comércio. Parte considerável do capital acumulado no contrabando foram revertidos em investimentos lícitos após 1850. Além disso, o fim definitivo do contrabando abriu espaço para a ampliação do comércio interno de escravos, principalmente com o tráfico interprovincial para as províncias do Sul do

⁹⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04

⁹⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

⁹⁹ Jornal O monitor (BA). 1876 a 1881. Ano 1878/ ed 00143. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de julho de 2018.

Império. Como abordamos ao longo desse capítulo, muitos dos negociantes que estiveram envolvidos no comércio interno de escravos também atuaram no comércio de gêneros diversos e na modernização comercial. Deste modo, para compreender o ambiente que estavam inseridos, devemos situar algumas questões referentes a modernização e comércio interno, que será abordado no próximo tópico.

1.2.1 Modernização, comércio interno e escravidão

B. J. Barickman indica que entre os anos 1780-1860 a economia baiana contava com dinâmico comércio interno de diversos gêneros, além da produção agroexportadora.¹⁰⁰ O autor contribui para o entendimento de que a visão econômica voltada apenas para o mercado de exportação não é suficiente para explicar a dinâmica do comércio na província da Bahia, daquele período. A produção e o consumo da farinha de mandioca, por exemplo, foi um dos produtos internos que alimentaram a população da Bahia e movimentaram o comércio interno de gêneros de primeira necessidade.

Em relação ao comércio de alimentos em Salvador, Richard Graham aponta que as ganhadeiras, em sua maioria africanas libertas, vendiam nas ruas da cidade variados alimentos.¹⁰¹ Sobre esse tema, não podemos deixar de citar o trabalho pioneiro de Cecília Moreira Soares, em que abordou as atividades exercidas por mulheres negras no século XIX, que eram empregadas como domésticas, cozinheiras, amas de leite e ganhadeiras. Ganhadeiras e vendedores ambulantes compravam nas embarcações que ancoravam na baía de todos os santos, farinha, milho, feijão e, depois, revendiam as mercadorias a varejo. Às vezes esses varejistas fretavam barcos ou cruzavam as estradas do interior para comprar mandioca e outros produtos diretamente dos agricultores de Nazaré, e outras localidades do Recôncavo, muito dos quais eram negros e mulatos¹⁰².

A farinha e o feijão serviam como fonte de carboidratos, enquanto a principal proteína era fornecida pela criação de gado vacum. O mercado de carne mobilizou redes estabelecidas entre litoral e terras do interior, que foi fundamental para subsistência da população urbana. O gado da cidade vinha, em primeiro lugar e acima de tudo, do árido

¹⁰⁰ BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

¹⁰¹ GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860)**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2013.

¹⁰² GRAHAM: 2012, p. 157.

interior da província, em especial do noroeste, da cidade de Jacobina e do médio São Francisco, mas também da área diretamente norte de Salvador, ao longo do rio Itapicuru e da província do Sergipe.¹⁰³ De outra parte, a carne seca, importada da região sul do Império, foi um gênero importante na alimentação dos centros urbanos. Muitos comerciantes de cabotagem transportaram, pela costa brasileira, carne seca do Rio Grande do Sul para Salvador.

Deste modo, percebemos que o comércio interno, do século XIX, foi essencial para a manutenção dos gêneros de primeira necessidade em Salvador. Além dos gêneros alimentícios, outros produtos circulavam no mercado interno e foram diversificados, principalmente, a partir da década de 1840. A *Companhia de Fábricas Úteis*, por exemplo, ao longo daquela década, somou esforços para estabelecer o espírito associativo e industrial entre os negociantes e investidores da Bahia.¹⁰⁴

A *Companhia de Fábricas Úteis* foi criada no começo da década de 1840, e contou com substancial ajuda do governo da província, que foi seu principal acionista e credor.¹⁰⁵ A primeira empreitada da companhia foi a fundação de uma fábrica de papel, e ambicionava suprir as necessidades de papel da província da Bahia e exportar para Sergipe, Pernambuco, Alagoas e Ceará.¹⁰⁶ Os esforços para criar e consolidar a primeira fábrica de papel foram relatados pelo diretor, e também acionista, José Antonio de Araujo, que teve a responsabilidade de importar máquinas da Europa e tornar o empreendimento possível. Apesar dos esforços, no ano de 1848, a *Companhia de Fábricas Úteis* decretou falência e a fábrica foi arrematada por um valor irrisório.¹⁰⁷ Contudo, essa iniciativa, que demandou elevadas somas de reis dos cofres públicos, retrata o espírito que alguns tentavam implantar entre os negociantes da província.

Desse modo, apesar das dificuldades encontradas na instalação de novas fábricas os esforços continuaram. Ainda na década de 1840, fábricas de tecidos e sabão foram construídas na Bahia. No ano de 1848, o presidente da província encaminhou uma comissão para avaliar a situação da fábrica de sabão *Lima e Irmão*, com o objetivo de

¹⁰³ GRAHAM, 2012, p. 170.

¹⁰⁴ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas

¹⁰⁷ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) – 1848. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=130605&pesq=companhia%20de%20fabricas%20uteis> . Acessado em: 01 de novembro de 2018.

apreciar o pedido de isenção fiscal feito pela empresa.¹⁰⁸ No mesmo ano, a fábrica de tecidos Todos os Santos, de *Lacerda & Companhia*, enviou amostra de seus tecidos para o presidente da Província, argumentou que estava empregando “perto de cem operários livres”, entre homens e mulheres, por fim, pediu a proteção do governo, que tornaria possível a continuidade de seus negócios.¹⁰⁹

Na documentação, percebemos que o Governo Provincial esteve empenhado em acompanhar as atividades da nascente indústria baiana. Os incentivos governamentais fomentaram as atividades de empresários, dispostos em investir em fábricas e obras para o desenvolvimento urbano. Esse contexto, certamente motivou alguns comerciantes a expandir seus negócios. A sociedade *Lima e Irmão*, por exemplo, antes de construir a fábrica de sabão, possuía Botica localizada na rua direita do Comercio, e anunciava a venda de medicamentos nacionais e importados.¹¹⁰ Além disso, esses negociantes estavam envolvidos no comércio de cabotagem e enviaram e receberam mercadorias para o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro.¹¹¹

Renata Mayumi Lopes Fujita e Maria José Jorente apontam que a Bahia foi o primeiro e mais importante centro da indústria têxtil até 1860, pois dispunha de matéria prima e fontes hidráulicas de energia.¹¹² Com a passar dos anos o centro industrial foi se fortalecendo na região sudeste, que seria o principal polo econômico na segunda metade do século, impulsionado principalmente pela exportação do Café. Wilson Suzigan apresenta a importância de estudos mais aprofundados que tratem sobre a industrialização regional e sua relação com o setor agroexportador, para além do caso do café no Sudeste.¹¹³ Em cada província do Império o desenvolvimento econômico e industrial assumiu características e desenvolvimento próprio de acordo com as condições locais. Não obstante, alguns traficantes internos de escravos também estiveram envolvidos na

¹⁰⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

¹⁰⁹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

¹¹⁰ Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) 1838. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=186244&PagFis=7404&Pesq=lima%20irm%c3%a3o>. Acessado em: 01 de novembro de 2018.

¹¹¹ Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹¹² LOPES FUJITA, Renata Mayumi; JORENTE, Maria José. A Indústria Têxtil no Brasil: uma perspectiva histórica e cultural. **ModaPalavra e-periódico**, n. 15, 2015.

¹¹³ SUZIGAN, Wilson et al. Industrialização brasileira em perspectiva histórica. **História Econômica & História de Empresas**, v. 3, n. 2, p. 7-25, 2000.

criação de fábricas. A indústria nascente na Bahia esteve atrelada a ampla dinâmica comercial e também envolveram traficantes de escravos.

A Sociedade *Brandão & Irmãos*, que abordamos anteriormente, foi ativa no tráfico interprovincial de escravos, e, no ano de 1877, possuiu a fábrica de tecido S. Braz, localizada na plataforma.¹¹⁴ As fábricas de tecidos começaram a surgir na província da Bahia na década de 1840, impulsionadas pela tarifa Alvez Branco que taxava produtos importados. Os tecidos fabricados serviram para sacos e confecção de roupas para escravos. Na década de 1870, já existiam onze fábricas estabelecidas na província que, além de fornecerem tecidos para Salvador, exportavam para outras províncias do Norte e Sul do Império.¹¹⁵

Devemos considerar que apenas uma parcela dos negociantes teve condições de adquirir capital e crédito suficientes para investir na implementação de indústrias. Muitos dos que se dedicaram ao tráfico interno de escravos, na década de 1850, eram comerciantes menos abastados em busca de lucros e não investiram em negócios mais ambiciosos. Contudo, vale ressaltar que a modernização contou com os lucros obtidos com sanguinolento tráfico de escravos, tanto atlântico quanto interno.

Nesse sentido, após 1850, traficantes, antes dedicados ao contrabando, também investiram seus capitais no comércio interno. O conhecido contrabandista de africanos, Antônio Pedroso Albuquerque, foi proprietário de fábricas e estabelecimentos diversos.¹¹⁶ No ano de 1867, apresentou o mapa de operários de sua fábrica 7 de setembro, foi empresário da navegação por vapor e proprietário da fábrica de tecido Todos os Santos.¹¹⁷ O enriquecimento com o contrabando de africanos possibilitou diversificar seus investimentos na segunda metade do século. Não encontrei Pedroso envolvido diretamente no tráfico interno de escravos, mas esteve entre aqueles que construíram as estruturas da navegação de cabotagem, e assim, também deu suporte a parte do comércio interno de escravos.

¹¹⁴ Almanach das Famílias (BA) – 1877. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=817163&PagFis=124&Pesq=antonio%20pedroso%20albuquerque>. Acessado: 03 de novembro de 2018.

¹¹⁵ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹¹⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

¹¹⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

A escravidão esteve atrelada ao processo de modernização e diversificação do comércio interno do Império. A fábrica 7 de setembro propriedade de Pedroso Albuquerque, muito provavelmente dedicada à indústria naval, foi um espaço em que operários livres e libertos dividiram espaço com trabalhadores escravizados. Na tabela 1, podemos visualizar o mapa de operários apresentado por Albuquerque ao presidente da província.

Tabela 1-Mapa de operários da Fábrica 7 de setembro-1867

Nome	Qualidade	Estado	Idade	Ocupações	Condições	observações
Maurício José Rodrigues	Pardo	Solteiro	23	Maquinista	Livre	
Fermino dos Santos Paret	Crioulo	Solteiro	40	Soldante Serras(?)	Livre	
Jozé Nocoláo de Oliveira	Cabra	Solteiro	25	Idem	Livre	
Luiz	Cabra	Solteiro	32	Cedor de Correias	Escravo	
Augusto Carlos C	Branco	Solteiro	37	Mestre da Serra	Livre	
Manoel C de Jesus Texeira	Pardo	Solteiro	28	?	Livre	
Galdino	Crioulo	Solteiro	25	Mestre da Serra	Escravo	
Pacífico	Crioulo	Solteiro	23	Idem	Escravo	
Aleixo	Cabra	Solteiro	21	?	Liberto	
Henrique Moreira Cabé	Pardo	Solteiro	22	Mestre de Serra	Livre	
João Pereira Falcão S	Pardo	Solteiro	36	?	Livre	
Dario	Africano	Solteiro	32	Carpina	Escravo	
Constantino	Africano	Solteiro	36	Foguista	Escravo	
Anastácio	Africano	Solteiro	35	Idem	Escravo	
Olimpio	Africano	Solteiro	30	Servente da Fabrica	Escravo	
Polonio	Crioulo	Solteiro	46	Idem	Escravo	
Candido	Crioulo	Solteiro	27	Calafate	Escravo	
Serillo	Africano	Solteiro	25	Idem	Escravo	
Benjamim	Africano	Solteiro	38	Idem	Escravo	
Manoel Fortunato da Cruz	Crioulo	Solteiro	42	Ferreiro	Livre	

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

Na tabela 1, percebemos que a escravidão esteve presente no cotidiano dos trabalhos nas fábricas. Entre os 20 funcionários declarados 11 eram escravos e os 9 restantes estavam entre livres e libertos.¹¹⁸ A maioria de trabalhadores escravizados é indício da preferência de Pedroso Albuquerque na continuidade dos vínculos trabalhistas dentro dos parâmetros da escravidão. Além disso, possivelmente, o tipo de trabalho empregado tenha influenciado no emprego de escravos. Foguistas, Carpinas e Calafate foram ofícios ligados a indústria naval e era comum o emprego de escravos especializados nesses ofícios.

Essa fábrica foi fundada no ano de 1860 pela associação dos negociantes Maximo Lourenço Gomes, Sergio Pereira da Silva, José Machado Guimarães, Marcolino Alves de Souza e Manoel Joaquim Garcia, o primeiro português e os demais brasileiros. A indústria estava dedicada na preparação de madeiras de todas as qualidades tanto para construção naval quanto para o preparo de portas, janelas, soalhos, forros etc. Segundo o presidente da província, Ferreira Pena, diversas máquinas foram importadas da Europa no valor de 60:000\$000 e a construção do edifício custou 55:000\$000.¹¹⁹ No ano de 1867, esse vultoso investimento estava nas mãos do negociante Albuquerque. Não encontrei a data que Antônio Pedroso Albuquerque comprou a fábrica, ou se existiram outros proprietários ao longo do tempo.

Em relação a mão de obra empregada nas fábricas, em algumas correspondências enviadas para presidente da província encontramos diretores de fábricas exaltando o emprego de operário livres, benéfico para o desenvolvimento da província.¹²⁰ Foi o caso da fábrica de tecidos Todos os Santos, no ano de 1861, que enviou ofício solicitando auxílio do governo na continuidade de suas atividades. Naquele ano, estavam empregados 90 homens e 90 mulheres, de diferentes idades, que executavam diferentes funções. No ano de 1877, a fábrica já era propriedade de Antônio Pedroso Albuquerque e contava com

¹¹⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

¹¹⁹ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=130605&pesq=fabrica%20sete%20de%20setembr> . Acesso em 19 de maio de 2019.

¹²⁰ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

mais de 200 operários.¹²¹ Infelizmente, até o momento, não tive acesso a lista de empregados nessas fábricas.

Aldrin Castellucci em pesquisa sobre organizações operárias, aponta que na Bahia após a abolição da escravidão, pretos, mestiços e pardos estiveram empregados nos ofícios industriais da cidade.¹²² Muitos trabalhadores especializados conseguiram ganhar prestígio social e proeminência política, foi o caso do pardo Ismael Ribeiro dos Santos que foi presidente do Partido Operário da Bahia e da União Operária Bahiana, manteve ampla rede de contatos e ao morrer deixou quantia considerável de bens inventariados. Essa realidade foi diferente da encontrada em São Paulo, onde imigrantes europeus disputaram postos de trabalhos com os egressos da escravidão.¹²³

Podemos imaginar que na década de 1870, entre aqueles empregados livres que trabalhavam nas fábricas baianas também estavam escravos, pretos, pardos mestiços livres. Apesar da retórica dos empresários, que buscavam exaltar a modernização e o emprego de operários livres, as relações escravistas estavam presentes no dia a dia das fábricas da cidade de Salvador.

Em síntese, percebemos que tráfico interno de escravos mobilizou redes de comerciantes, e que esteve atrelado a amplas redes comerciais estabelecidas no período. Essa configuração possibilitou o grande volume dessas negociações que envolveram diferentes províncias do Império. No próximo capítulo, abordaremos o perfil daqueles escravos que foram negociados e ampliaremos o alhar sobre as redes do tráfico.

¹²¹ Almanach das Famílias (BA) – 1877. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=817163&PagFis=124&Pesq=antonio%20pedroso%20albuquerque>. Acessado: 03 de novembro de 2018.

¹²² CASTELLUCCI, Aldrin AS. Classe e cor na formação do Centro Operário da Bahia (1890-1930). **Afro-ásia**, n. 41, 2010.

¹²³

Cap. 2 - ESCRAVOS NAS REDES DO TRÁFICO INTERNO

Como observamos no primeiro capítulo, muitas sociedades comerciais e comerciantes se envolveram no tráfico interno de escravos. Foi o caso das companhias *Brandão & Irmãos*, *Barbosa & Irmãos*, para a década de 1870, e Manoel Pinto Leite, para década de 1850. As redes comerciais estabelecidas entre negociantes, intermediários, comerciantes locais e proprietários possibilitaram o trânsito de escravos, além de diferentes mercadorias entre as províncias. Contudo, até o momento, apenas apresentamos o quadro geral em que as redes comerciais foram estabelecidas. Neste capítulo, vamos acompanhar as rotas e localidades percorridas pelos comerciantes, os aparatos reguladores investidos pelo governo, e, além disso, o perfil das pessoas escravizadas e vítimas desse atroz comércio.

Como foi dito, o tráfico interno de escravos poderia ser intraprovincial, quando eram feitas compras e vendas em localidades diferentes de uma mesma província, ou interprovincial, entre duas províncias diferentes. Nesta parte do trabalho, abordo, principalmente, as redes mobilizadas pelo tráfico interprovincial de escravos na província da Bahia. Os números do tráfico interprovincial para a Bahia foram analisados por Ricardo Tadeu Silva, que em suas estimativas baseadas nos relatórios de presidentes da província, concluiu que, entre os anos de 1851-1885, foram comercializados 30.000 cativos baianos para outras províncias.¹

Desse modo, devemos considerar que o comércio interprovincial de escravos foi feito por vias terrestres e marítimas. Muitos escravos percorreram rotas pelos sertões até às províncias do Sul. Erivaldo Fagundes Neves indica que Sampauleiros, sertanejos retornados de São Paulo, atuaram como comerciantes de escravos na região de Rio de Contas e Caetité. A localização de Caetité, próxima da fronteira com Minas Gerais, facilitou o tráfico feito por terra. Contudo, alguns escravos daquela região também foram remetidos para o Sul pelo porto da cidade de Salvador. O autor indica que a firma *Brandão*

¹ SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881)**. 2007, Florianópolis. Anais do 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2006.

& *Irmãos* foi uma importante intermediária entre Sertão e Litoral.² De fato, como foi dito, essa firma atuou no tráfico interprovincial também através do porto de Salvador.³

Assim, muitos escravos do sertão percorreram longos caminhos até a cidade de Salvador, para depois embarcarem rumo ao Rio de Janeiro. A dupla jornada, de longos caminhos percorridos a pé e descalços, e, em seguida, nas embarcações de cabotagem, em condições insalubres juntos com mercadorias diversas, por si só, já era um sofrimento para homens e mulheres vítimas do tráfico interno. Somado a isso, devemos considerar os muitos laços afetivos desfeitos e a dura lida enfrentada nos cafezais. Muitos outros escravos foram tirados da região do Recôncavo e, apesar de poupados das trilhas entre o sertão e o litoral, certamente, sofreram todas as outras mazelas envolvidas no tráfico interno.

Neste capítulo, podemos acompanhar parte desses caminhos e descaminhos do tráfico interno de escravos. A principal fonte utilizada foram os registros de passaportes de Salvador. Através desses registros, é possível acompanhar os percursos de alguns escravos e comerciantes na empreitada do tráfico até o porto do Rio de Janeiro. Após o desembarque na Corte, muitos escravos eram levados para as fazendas de café. Na próxima seção, apresento os livros de passaportes para, assim, demonstrar os meios empregados no rastreamento de comerciantes e escravos.

2.1 REGISTROS DE PASSAPORTES DE ESCRAVOS

Para a análise quantitativa e qualitativa foi montado um banco de dados, por amostragem, com registros de passaportes que foram emitidos entre as décadas de 1840, 1850 e 1870. Nos livros de registros passaportes, encontramos diferentes tipos de inscrições, pois, eram listados passaportes e vistos de pessoas livres e escravas. Em relação aos tipos de registros, foram basicamente três: os passaportes, que eram emitidos em salvador para pessoas livres ou escravas que saíam da província, sem necessário compromisso de retorno; os vistos para seguir, para aqueles livres ou escravos que apenas fizeram escala no porto de Salvador; e, por fim, vistos para voltar, para os residentes na

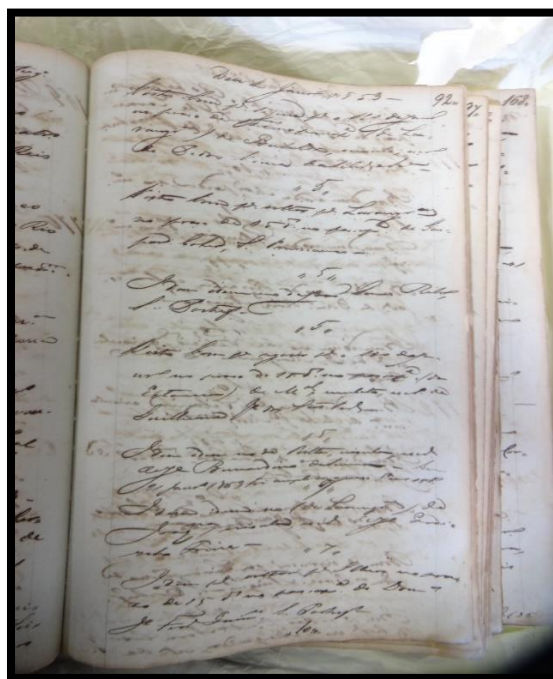
² NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes**: comércio de escravos do alto sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista. *Afro-Ásia*, n. 24, 2017.

³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

província livres ou escravos que se deslocavam, contudo, com prazo de retorno estabelecido. Ou seja, nos dois tipos de vistos, os funcionários da polícia do porto apenas registravam os passaportes já despachados para o controle do movimento do porto. Em relação aos dados contidos nas inscrições, nas escrituras referentes aos escravos, indicavam: nome do senhor remetente, e, quando existente, procuradores constantes, local de destino, nome do escravo, nacionalidade, e, em alguns casos, serviço, naturalidade e idade. Para pessoas livres, indicavam: nome, destino, nacionalidade e, por vezes, a profissão.

No banco de dados foram anotados 406 registros do ano de 1852, 453 do ano de 1853, 314 do ano de 1854, e para a década de 1870, foram compilados 100 registros, para cada um dos respectivos anos de 1873, 74, 75. No intuito de apresentar visualmente essa fonte, na figura 1, podemos observar uma das páginas dos livros de registro de passaportes:

Figura 4- Livro de Registro de Passaportes 1852-54*



Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894

Na figura 1, percebemos a disposição das anotações no livro que abrange os anos de 1852-54. Em todos os outros livros foi seguido o mesmo padrão de escrita. Por outro lado, faltou padrão nos dados que foram anotados, pois, a idade e origem, nos passaportes

de escravos, nem sempre foram inscritas. Além disso, fica nítida a diferença em relação ao documento de passaporte, propriamente dito. No documento de passaporte eram anotadas informações detalhadas dos traços físicos, idade, cor.

Desse modo, observamos na tabela 2 as frequências dos três tipos de registros no decorrer dos anos que foram analisados. Essa tabela apresenta um quadro geral das movimentações que ocorreram no porto de Salvador.

Tabela 2- Amostragem por tipo de registro*

Ano	Tipo de registro			Total
	Passaporte (%)	Visto para seguir (%)	Visto para voltar (%)	
1852	270 (66,5%)	97 (23,9%)	39 (9,6%)	406 (100%)
1853	303 (66,9%)	95 (21%)	55 (12,1%)	453(100%)
1854	199 (63,4%)	93 (29,6%)	22 (7%)	314(100%)
1873	24 (24%)	69 (69%)	7 (7%)	100 (100%)
1874	54 (54%)	46 (46%)	0 (0%)	100 (100%)
1875	52 (52%)	47 (47%)	1 (1%)	100 (100%)

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Nos anos iniciais da década de 1850 percebemos a predominância de emissões de passaportes nos registros constantes. Isto nos diz que a maior parte dos registrados saíram do porto de Salvador. Levando em conta que a maioria dos passaportes foi emitido para o trânsito de escravos, esse fato é indício do crescente tráfico interprovincial de escravos na província. Além disso, o considerável número de “Vistos para seguir” indica que o porto da cidade de Salvador foi importante entreposto comercial entre o Norte e o Sul do Império. Naquele período, a província da Bahia estava entre as mais prósperas do Império e, como abordarei mais para frente, foi importante na articulação do comércio de escravos por cabotagem.

Nos dados referentes à década de 1870, percebemos que no ano de 1873, os números de passaportes emitidos foram menores que nos dois anos posteriores. Naquele ano, o percentual de “vistos para seguir” superara o de emissões de passaportes. Tendo em vista que, naquele ano, a maioria dos “vistos para seguir” foi em passaportes de pessoas livres que circularam pelo porto de Salvador, esse fato pode indicar uma redução do tráfico interprovincial no ano de 1873. Nesse sentido, a Lei do Ventre Livre, aprovada no final de 1871, possivelmente, influenciou na redução do comércio interprovincial de

escravos. Neves indica que em Caetité, sertão baiano, no ano de 1874 foram traficados apenas 3 escravos, contudo, subindo para 127 em 1875. Assim, naquela localidade do sertão, os primeiros anos da década de 1870 também foram de baixa no tráfico interprovincial, que voltou a crescer em meados da década.⁴

Para mensurar a quantidade de passaporte de escravos em relação ao total de emissões, foi organizada a tabela 3. Nessa tabela, podemos observar, com base em estimativas, o número total de passaportes que foram emitidos em cada ano e, dentre eles, os números de passaportes específicos para escravos. A quantidade total de passaportes, para cada ano, foi estimada com base na numeração indicada em cada livro, fiz estimativa da quantidade de passaportes inscritos em cada folha e multipliquei pelo número de páginas em cada livro. Por outro lado, através da arrecadação do imposto por escravo despachado para fora da província, foi estimada a quantidade total de passaportes de escravos. Deste modo, no lado esquerdo da tabela, estão agrupados os dados das estimativas obtidas através dos livros de registros e nas arrecadações dos impostos, do lado direito, estão os dados coletados do banco de dados construído. No lado direito da tabela, na série passaportes emitidos, foram separados os passaportes dos vistos. Por fim, na série total de registros, foram agrupados os passaportes e os vistos (visto para seguir e visto para voltar).

⁴ NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes**: comércio de escravos do alto sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista. Afro-Asia, n. 24, 2017.

Tabela 3- Registros de passaportes e de escravos, porto de Salvador

Ano	Passaportes Emitidos na Bahia (Estimativas)*		(Amostra Banco de Dados) Passaportes Emitidos na Bahia			
	Passaportes total(livros)	De Escravos (Imposto)	Passaportes emitidos	De Escravos	Total de registros (Passaportes e Vistos)	Com Escravos
1844-48	379	-	-	-	-	-
1852	1.400	-	270 (100%)	253 (93%)	406	374
1853	1.366 (100%)	750 (54,9%)	303 (100%)	219 (72,2%)	453	305
1854	1.850 (100%)	1.000 (54%)	199 (100%)	44 (22%)	314	64
1873	964 (100%)	277 (28,7%)	24 (100%)	17 (70%)	100	22
1874	2.033 (100%)	874 (43%)	54 (100%)	39 (72,2%)	100	56
1875	2.297 (100%)	670 (29,1%)	52 (100%)	40 (76,9%)	100	51

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

*Estimativas com base nos livros de emissão de passaportes e registros da cobrança de imposto sobre escravos despachados para fora da província.

Nessa tabela, percebemos um número expressivo de escravos que passaram pelo porto de Salvador. Fica evidente nas estimativas de passaportes emitidos, o crescimento da emissão de passaportes na década de 1850, pois, entre os anos de 1844-48 foram registrados apenas 379 passaportes, enquanto, apenas no ano de 1852 foram emitidos 1.400. No Segundo Reinado o estado esteve empenhado em aumentar a fiscalização e controle burocrático sobre os assuntos da escravidão, o que certamente influenciou no processo de despacho de passaportes. A repressão do contrabando de africanos, após a Lei Eusébio de Queiroz de 1850, possivelmente, intensificou a exigência de passaporte para escravos embarcados no tráfego de cabotagem. Com isso, o crescente tráfico interprovincial influenciou no aumento de passaportes emitidos.

Por outro lado, observamos a diferença dos percentuais de passaportes de escravos, em relação ao total de passaportes emitidos, entre os dois lados da tabela. A esse respeito, devemos considerar que muitos comerciantes buscaram meios de evitar o pagamento do imposto. Assim, os números totais de passaportes de escravos estão subestimados no lado esquerdo da tabela. Essa tendência fica mais evidente quando comparamos os dois lados da tabela. Do lado direito, em todos os anos, com exceção de 1854, o percentual de passaportes de escravos, em relação ao total, foi superior a 70%, enquanto nas estimativas com base na cobrança do imposto não passaram de 54,9%.

Na amostra de dados do ano de 1854, observamos apenas o percentual de 22% de passaportes de escravos. Nesse ano, muitos passaportes foram para famílias de crioulos e africanos com destino para Costa da África. Dos 199 passaportes do mês de janeiro de 1854, 106 foram para África. A maioria desses africanos e crioulos afirmou exercer a profissão de ganhador(a). Entre os anos analisados, esse foi o que mais ocorreu incidência de passaportes para africanos libertos a caminho da África. Manuela Carneiro da Cunha aponta que muitos africanos retornaram para África no século XIX, em busca de melhores oportunidades de vida, ao que parece, aqueles africanos de 1854 se encorajaram em fazer o mesmo caminho dos muitos outros.⁵

Por outro lado, no ano de 1852, o percentual de 93% de passaportes de escravos foi o maior registrado e pode indicar maior fluxo do tráfico interprovincial. Luana Teixeira indica que, em Alagoas, a década de 1850 foi o período de maior intensidade do tráfico interprovincial.⁶ Não podemos afirmar o mesmo para Bahia, mas, sem dúvida, também foram anos de intenso tráfico. Assim, percebemos que foi significativa a presença de escravos nos passaportes. Na próxima seção, analisaremos o perfil daqueles escravos despachados pelo porto de Salvador.

2.2 PERFIL DOS TRAFICADOS

Na análise do perfil dos escravos esbarrei em algumas dificuldades. Os dados apresentados nos passaportes não seguiram padrões definidos. Em boa parte dos registros localizei a idade e a diferenciação entre crioulos e africanos, contudo, ocupação e naturalidade nem sempre foram anotadas. Além disso, deve-se pontuar que os dados referentes ao período da década de 1850 nos oferecem apontamentos mais seguros, pois, o número reduzido de passaportes analisados para década 1870 deixaram maiores lacunas. Em todo caso, foi possível organizar tabelas que ajudam a definir as tendências do tráfico interprovincial na Bahia.

Os anúncios de compra e de escravos, publicados nos jornais do século XIX, exemplificam as preferências dos comerciantes de escravos. No primeiro capítulo, observamos alguns dos anúncios que foram publicados no Jornal do Comércio, na década

⁵ DA CUNHA, Manuela Carneiro. **Negros, estrangeiros**: os escravos libertos e sua volta à África. Companhia das Letras, 2012.

⁶ TEIXEIRA, Luana (2016).

de 1840, em Salvador. Naquelas publicações, as mais correntes exigências eram por escravos de ambos os sexos, com idades de 10 a 20 anos, com ou sem ofício. Assim, a idade figurava como o fator decisivo e isso fica ainda mais evidente quando observamos os registros de passaportes de escravos.⁷ Em todos os períodos analisados, a maioria dos passaportes foi para escravos com idades de 6 a 25 anos. Essa preferência por escravos jovens nos coloca diante da realidade do tráfico interprovincial de escravos, pois, certamente, a força da juventude, quando revertida em mão de obra, era algo valioso e desejado pelos senhores cafeicultores do sul do Império. Além disso, escravos velhos estavam mais propensos a não suportarem as dificuldades do tráfico até o destino final.

Desse modo, a preferência por escravos jovens, possivelmente, foi um dos motivos para o grande número de crioulos encontrados nos passaportes de escravos. Nos dados referentes aos passaportes da década de 1850, encontramos o percentual de 89,1% de escravos nascidos no Brasil. Em relação a ocupação, a maioria absoluta dos escravos estava empregada na lavoura. Na década de 1850, em todos os três anos analisados, o percentual de escravos da lavoura foi maior que 92,5%.⁸ Esse fato, de absoluta maioria de crioulo, também é indício da origem desses cativos. B. J. Barickman aponta que nas fazendas de fumo e mandioca o percentual de crioulos foi superior em relação aos engenhos e fazendas de cana. Para o autor, como abordaremos neste capítulo, alguns foram deslocados dessas fazendas para trabalharem no cultivo do café.⁹ Contudo, não devemos desconsiderar a complexidade do tráfico interprovincial, Alex Andrade Costa indica que no Recôncavo Sul, na região de Nazaré, o impacto do tráfico foi mais sentido nas médias e grandes propriedades dedicadas ao cultivo do açúcar.¹⁰

Na tabela 4 percebemos a absoluta prevalência de escravos empregados na lavoura.

⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

⁸ A prevalência de escravos declarados como de lavoura deve ser relativizada, pois alguns proprietários buscaram evitar o pagamento do imposto de meia sisa. Em decreto os escravos de lavoura negociados eram poupados do pagamento desse imposto.

⁹ BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860.** Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2003.

¹⁰ COSTA, Alex Andrade. **Arranjos de sobrevivência: autonomia e mobilidade escrava no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado da Bahia. Santo Antônio de Jesus, 2009)

Tabela 4- Ofícios dos escravos declarados nos passaportes*

Ano	Lavoura	Alfaiate	Marítimo	Foguista no Vapor	Cozinheiro	Sapateiro	“de serviço”	Totais
1852	130 (92,8%)	3 (2,14%)	2 (1,45%)	2 (1,45%)	2 (1,45%)	1 (0,71%)		140(100%)
1853	133 (99,25%)					1 (0,75%)		134(100%)
1854	25 (100%)							25(100%)
1873							6(100%)	6(100%)
1874	9 (31%)						20(69%)	29(100%)
1875	2 (22%)						7 (78%)	9(100%)

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

*O total referente apenas aos registros que declararam a ocupação dos escravos.

Como podemos notar, apenas dez escravos aparecem com algum ofício especializado e, dentre eles, todos foram homens. Os que declararam ser foguistas no vapor e marítimos, muito provavelmente, estavam empregados em embarcações e não foram destinados ao comércio interprovincial de escravos. Essa hipótese também é plausível para os dois cozinheiros, que poderiam cozinhar para a tripulação dos navios. Um dos alfaiates, o escravizado José, declarou que estava em companhia de seu Senhor Antonio Pedro da C Bittencourt e, possivelmente, também não tenha caído nas redes do tráfico. Por outro lado, o alfaiate Geraldo foi remetido para o Rio de Janeiro, e esteve entre os treze escravos remetidos por Thomaz Alvarez Moreira no dia 22 de junho de 1852. Ao que parece, Geraldo fez parte de um dos grupos escravos remetidos para serem vendidos no Sul. Seja como for, aqueles com ofício especializado foram exceção entre os escravos traficados para o porto do Rio de Janeiro.

Além disso, a partir das categorias raciais presentes nos registros foi construída a tabela 5. Apesar da maioria de crioulos, a grande diversidade classificatória chama atenção. Jocélio Teles dos Santos, aponta que no Brasil, desde o período colonial, existiu um sistema classificatório racial ambíguo e multipolar que sinalizava condição social e cor da pele.¹¹ Desse modo, a ampla diversidade de classificações nos passaportes estava em consonância com o sistema classificatório racial brasileiro do período.

¹¹ DOS SANTOS, Jocélio Teles. De pardos disfarçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, n. 32, 2017.

Tabela 5- Divisão por classificações raciais*

	Crioulo	Cabra	Mulato	Pardo	Mestiço	“Cor acaboclad a”	Fula	Preto	Africanos	Total
1852	207 (58,15%)	62 (17,5%)	5 (1,4%)	19 (5,35%)	5 (1,4%)				58 (16,2%)	356 100%
1853	210 (72,15%)	49 (16,85%)	5 (1,7%)	19 (6,5%)	2 (0,7%)	2 (0,7%)			4 (1,4%)	291 100%
1854	37 (57%)	7 (10,75%)	1 (1,55%)	5 (7,7%)					15 (23%)	65 100%
Total										
1873	18 (90%)						1 (5%)	1 (5%)	0	20 100%
1874	41 (78,8)	4 (7,7%)	0	6 (11,5%)			1 (2%)		0	52 100%
1875	34 (69,4%)	7 (14,3%)		8 (16,3%)						49 100%
Total										

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registro

s

de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

*Valores de porcentagens aproximados.

Entre as classificações, chama atenção os dois registros de “cor acaboclad” no ano de 1853, pois, foram referentes aos escravizados Roque e Manoel, naturais da província do Piauí. Além deles, não encontrei mais nenhum escravo com a qualificação de “cor acaboclad”. Nesse sentido, essa classificação, em específico, poderia estar associada às particularidades da escravidão nas diferentes províncias. Além disso, percebemos que, ao longo do período, existiram mudanças nas classificações, pois, as categorias “cor preta” e “cor fula” apenas foram registradas na década de 1870. Como foi dito, o sistema de classificação racial brasileiro foi amplo e esteve atrelado a condição social.

Por outro lado, na tabela 6 estão separados apenas os africanos e os nascidos no Brasil.

Tabela 6- Relação de africanos e nascidos no Brasil*

	Nascidos no Brasil	Africanos	Total
1852	298 (83,7%)	58 (16,3%)	356 (100%)
1853	287 (98,6%)	4 (1,4%)	291 (100%)
1854	50 (77%)	15 (23%)	65 (100%)
Total	635 (89,2%)	77 (10,8%)	712 (100%)
1873	20(100%)	0	20(100%)
1874	51(100%)	0	51(100%)
1875	49(100%)	0	49(100%)
Total			

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Na tabela 6, em relação a década de 1850, fica evidente a absoluta maioria de escravos nascidos no Brasil, que soma 84,9% em relação ao total. Herbert S. Klein analisou 978 registros desembarques de escravos no porto do Rio de Janeiro, para o ano de 1852, e, entre aqueles, também existiu a predominância de escravos nascidos no Brasil.¹² Esse aspecto é muito relevante para o entendimento do tráfico interno de escravos, pois, possibilita conjecturar de onde esses escravos estavam saindo. Na década 1850, na população geral da província da Bahia, apesar da existência de muitos escravos crioulos, a relação entre escravos crioulos e africanos não era caracterizada pela maioria de 84,9% de crioulos. Desse modo, podemos imaginar que os escravos crioulos estiveram mais susceptíveis à venda interprovincial. Muitos comerciantes percorreram as propriedades rurais da Bahia em busca de escravos. Certamente, senhores de escravos mais empobrecidos, ou que estivessem passando por crises financeiras, estavam mais vulneráveis aos assédios desses comerciantes.

Outro aspecto relevante é identificar o percentual entre pessoas do sexo masculino e feminino. Na tabela 7, os escravos despachados pelo porto de Salvador foram classificados de acordo com os sexos masculino e feminino.

¹² KLEIN, Herbert S. The internal slave trade in nineteenth-century Brazil: a study of slave importations into Rio de Janeiro in 1852. *The Hispanic American Historical Review*, v. 51, n. 4, p. 567-585, 1971.

Tabela 7- Relação entre sexo feminino e masculino*

	Masculino	Feminino	Total
1852	216 (60,5%)	141 (93,5%)	357 (100%)
1853	176(61,7%)	109 (38,3%)	285 (100%)
1854	29 (51,78%)	27 (48,21%)	56 (100%)
Total	421 (60,31%)	277 (39,68%)	698 (100%)
1873	9 (56,25%)	7 (43,75%)	16 (100%)
1874	36(73,46%)	13 (26,54)	49 (100%)
1875	36 (72%)	12 (28%)	50 (100%)
Toal	81 (71,6%)	32 (28,4%)	113(100%)

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Como foi dito, a maioria dos escravos enviada para o porto do Rio de Janeiro foi constituída por crioulos jovens, perfil que caracterizou a preferência dos comerciantes empenhados no tráfico interprovincial. Nesse sentido, em relação ao sexo, na década de 1850 encontramos predominância masculina de 60,3%. Na década de 1870, a partir de 1874, a prevalência masculina aumentou para 73,4%. De todo modo, os dados indicam para uma flexibilidade quanto ao sexo, na indisponibilidade de escravos homens e jovens muitas mulheres entraram na rede do tráfico. Entre essas mulheres encontrei dois casos em que levavam consigo seus filhos, ambas destinadas para o Rio de Janeiro. No ano de 1852, a africana Lucinda saiu do porto de Salvador acompanhada de sua filha Maria de 7 anos de idade. Um ano depois, já em 1853, a também africana Maria embarcou com seu filho Francisco. Infelizmente, não sabemos quais rumos tomaram suas vidas.

Por fim, na tabela 8 podemos visualizar as idades dos escravos despachado pelo porto de Salvador.

Tabela 8- Idades dos escravos os registros de passaportes

Idade Ano	≤5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51≤	Total
1852	1	12	29	45	56	48	16	20	3	3	2	235
1853	4	27	57	51	37	19	3	10	2	1	1	212
1854	0	2	8	9	8	6	5	2	0	0	0	40
Total												487
1873	0	0	2	7	1	1	0	0	0	0	0	11
1874	0	0	10	15	9	3	0	2	0	0	0	39
1875	0	0	9	18	9	3	1	1	0	2	0	43
Total												93

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Nessa tabela, percebemos que a maioria dos escravos na década de 1850 encontrava-se na faixa de idade entre 6 e 30 anos. Na década de 1870, a maioria esteve concentrada na faixa de 11 a 20 anos. Assim, nos anos de 1874-75 a maioria dos escravos esteve na faixa de idade preferida dos comerciantes de escravos, quando relacionamos esse fato com a maior prevalência de homens no mesmo período, podemos supor que, naquelas ocasiões, os comerciantes foram mais bem-sucedidos.

Em síntese, concluo que a maior parte dos escravos que tirou passaportes no porto de Salvador, no período em questão, foram homens, crioulos e jovens. Essas informações trazem indícios sobre as localidades que provinham a maioria daqueles escravos. Nesse sentido, na próxima seção vamos explorar o que os passaportes nos dizem sobre a origem e destinos desses escravos.

2.2 CAMINHOS DO TRÁFICO

Em relação à movimentação no porto de Salvador, ao longo do período analisado, a maioria dos escravos embarcados foi destinada para o Rio de Janeiro.¹³ Sabe-se que existiram casas de comércio especializadas na recepção e relocação desses escravos. O

¹³ O porto do Rio de Janeiro foi um importante entreposto comercial no Século XIX. Muitos escravos eram desembarcados na Corte para depois serem vendidos para fazendeiros do café do Vale Fluminense.

historiador Sidney Chalhoub conta a história do comerciante Veludo, residente na Corte, que mantinha em cativo escravos, naturais de diferentes províncias, no intuito de enviá-los para fazendas de café.¹⁴ Nesse caso, Veludo foi surpreendido pela insurreição de cativos, que se rebelaram contra o destino cruel na lida nos cafezais. Certamente, muitos dos escravos negociados por Veludo passaram pelo porto da cidade de Salvador.

Na tabela 4, podemos observar os destinos indicados nos passaportes. Para organização dessa tabela, foram utilizados todos os registros com a presença de escravos, sem fazer distinção entre passaportes e vistos emitidos em Salvador. Deste modo, podemos demonstrar a tendência dos destinos de todos os escravos que passaram pelo Porto daquela cidade, os que passaram de passagem, vindo dos portos do Norte-declarados nos “Vistos para seguir-, e aqueles que tiveram passaportes emitidos pela província da Bahia, vindos de diferentes localidades do litoral e dos sertões

Tabela 9- Destino dos escravos no porto de Salvador

Ano	Destinos (Registros com escravos)									Total
	Rio de Janeiro	São Paulo	Rio Grande do Sul	Sergipe	Alagoas (Penedo)	Pernambuco	Caravelas	Ilhéus	Costa da África	
1852	343(96%)	1(0,28%)	4(1,2%)	1(0,28%)	2(0,56%)	1(0,28%)	2 (0,56%)	2(0,56%)	1(0,28)	357(100%)
1853	286(97%)	1(0,33%)	2(0,67%)	3(1%)	-	3 (1%)	-			295(100%)
1854	55 (91,6%)		-	2 (3,4%)	-		3 (5%)			60(100%)
1873	15 (88,2%)		-	2(11,8%)	-		-			17(100%)
1874	49 (98%)		-	1 (2%)	-		-			50(100%)
1875	48 (96%)		-	2 (4%)	-		-			50(100%)

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Na tabela 9, fica evidente que o Rio de Janeiro foi o principal destino dos escravos saídos do porto de Salvador. Em todos os anos analisados, a proporção de escravos enviados para o Rio de Janeiro esteve acima de 80%. Assim, esse dado conflui com os apontamentos feitos ao longo do primeiro capítulo, pois, desde a década de 1840, existiram estreitas relações comerciais que movimentaram escravos e gêneros diversos via cabotagem, entre os portos do Rio de Janeiro e Salvador. Esses dados indicam o porto

¹⁴ CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade:** uma história das últimas décadas da escravidão na corte. Editora Companhia das Letras, 2011.

de chegada daqueles escravos, certamente, após o desembarque, muitos foram levados para fazendas de café no interior da província e Oeste Paulista.¹⁵

Desse modo, podemos nos perguntar qual a relevância desses escravos vindos da Bahia, em relação ao total de entradas no porto do Rio de Janeiro. Herbert D. Klein analisou uma amostra dos registros de entrada de escravos no porto da Corte no ano de 1852, e em suas estimativas entraram 374 escravos provenientes de portos da Bahia no total de 978 registros.¹⁶ Essa quantia é significativa quando comparada com a participação de outras províncias do Norte. O autor localizou apenas 78 escravos chegados de portos de Pernambuco, por exemplo. Assim, podemos perceber que o porto da Bahia foi um importante entreposto comercial no trânsito interprovincial de escravos no começo da década de 1850.

Além disso, chama atenção a frequência constante de escravos deslocados para Sergipe. Essa frequência atesta as estreitas relações que mantiveram essas duas províncias. A maioria daqueles passaportes foi para escravos que estavam em companhia de seus senhores, muitos dos quais eram comerciantes, ou, em outros casos, de famílias que se mudavam e levavam seus escravos.

Convém conhecer a origem daquelas pessoas escravizadas que saíram do porto de Salvador. É o que veremos na próxima seção.

2.2.1 De onde vinham os escravos?

Para identificar a origem separei em dois blocos: os que apenas passaram pelo porto, vindos já a bordo das províncias do norte, e aqueles que foram embarcados no porto de Salvador. No primeiro caso, foram, principalmente, registros de “vistos para seguir” por

¹⁵ Com a ampliação da amostra para década de 1870, possivelmente, aumente a participação do porto de São Paulo, entre os destinos apontados na tabela 9. Durante a pesquisa encontrei alguns passaportes, que acabaram não incorporados no banco de dados, por questão dos prazos de mestrado, com escravos destinados ao porto de São Paulo.

¹⁶ Devemos considerar que os 978 registros analisados por Klein representaram apenas uma parcela dos escravos desembarcados. Segundo os registros da polícia da Corte, no ano de 1852 entraram 4.409 escravos no Rio de Janeiro vindos das províncias do Norte. Ver: SOARES, Sebastião Ferreira. Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil. Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221678> Acesso em: 7 agos. 2018

escravos naturais de Sergipe, na maior parte, e de Alagoas, em menor medida. Alguns passaportes indicam a naturalidade de escravos, lançando luz sobre a origem de daqueles que saíram do porto de Salvador para o Rio de Janeiro, especialmente.

Na organização da tabela 5, foram utilizados os dois dados indicados, a origem dos passaportes, quando foram vistos em passaportes de outras províncias, e a naturalidade dos escravos, indicada em alguns passaportes emitidos na Bahia. Essa tabela inicial é útil para dimensionar a importância do porto da Bahia enquanto entreposto no tráfico interprovincial de escravos. Além disso, contribui para o entendimento da origem dos escravos que foram vítimas desse comércio.

Tabela 10 – Origem (Por províncias) dos Escravos enviados para Corte pelo porto de Salvador*

Ano	Origem (Registros com escravos)								Total
	Bahia	Alagoas	Sergipe	Piauí	Pará	Minas	Pernambuco	Não declarados	
1852	157	30	31	6	2	2	-		228
1853	159	5	50	9		-	2		225
1854	-	-	-	-	-	-	-		
1873	-	-	-	-	-	-	-	-	
1874	-	1	9	-	-			42	52
1875	-	-	8					43	51

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

*Apenas alguns passaportes apresentaram essa informação.

Na tabela 10, fica notório, principalmente nos anos 1852-53, a importância da Bahia na articulação do tráfico interno nas províncias de Sergipe e Alagoas. As transações dessas localidades foram registradas, em sua maioria, como “vistos para seguir”. Nesse sentido, as embarcações que saíam carregadas de gêneros e escravos dos portos do norte, passavam pelo porto de Salvador, embarcavam mais mercadorias e escravos, e depois partiam para os portos do sul do Império. No caso da cidade de Penedo, na província de Alagoas, que também foi uma local de embarque de escravos, os escravos enfrentaram um trecho de navegação pelo Rio São Francisco até chegarem na costa do Atlântico. Por outro lado, os escravos do Piauí, Pará e Minas emitiram passaporte em Salvador, ou seja, embarcaram no porto naquela cidade. Certamente, percorreram rotas pelos sertões até chegarem ao litoral.

A esse respeito, é importante considerar o contexto das outras províncias do norte do Império. Como já foi dito, Luana Teixeira estimou que, durante o segundo reinado, no mínimo 6.000 escravos foram exportados da província de Alagoas e também foram, principalmente, para o porto do Rio de Janeiro. Penedo, localizada na beira do Rio São Francisco, e Maceió, no litoral, foram os dois principais polos comerciais daquela província.¹⁷ Essas duas cidades participaram ativamente do comércio interno de escravos. Os comerciantes da Bahia, certamente, estiveram presentes na organização das redes de negócios entre os portos de Maceió, Penedo e a Corte. Tendo em vista os registros indicados, fica evidente as constantes relações entre Bahia e o porto de Penedo.

De todo modo, na segunda metade do século XIX, existiram navegações regulares de barcos a vapor entre os portos de Alagoas e Bahia. Marcos Guedes V. Sampaio, em seu estudo sobre o desenvolvimento da navegação a vapor, aponta que a utilização de barcos a vapor na cabotagem facilitou o desenvolvimento do comércio interno.¹⁸ Assim, devemos considerar que o transporte de escravos por cabotagem também foi facilitado com a utilização da navegação a vapor. As rotas utilizadas para transporte de mercadorias e gêneros, certamente, também foram caminhos de muitos daqueles que enfrentaram os tumbeiros novamente.

Além disso, a província de Sergipe sempre manteve estreitas relações com a Bahia. Até o começo do século XIX, o território de Sergipe esteve incluído nos limites políticos administrativos da província da Bahia. Mesmo após a independência política daquela província, comerciantes baianos continuaram atuando enquanto intermediários, principalmente, no comércio de exportação e importação.¹⁹

Em relação à economia de Sergipe, Josué Modesto dos Passos Sobrinho aponta para os estreitos laços comerciais entre Bahia e Sergipe, até a década de 1860 parte do açúcar produzido naquela província era exportado para o exterior pelos portos baianos.²⁰ Além disso, no período da Guerra de Sessão, nos EUA, e consequente baixa na produção de algodão naquele país, existiu maior demanda no mercado mundial e os produtores

¹⁷ TEIXEIRA, Luana. **Comércio interprovincial de escravos em Alagoas no Segundo Reinado**. (Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, 2016.)

¹⁸ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894)**. (Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2006).

¹⁹ AMARAL, Sharyse Piroupo do. **Um pé calçado, outro no chão: liberdade e escravidão em Sergipe (Cotinguiba, 1860-1900)**. 2012.

²⁰ PASSOS SOBRINHO, Josué Modesto dos et al. **História econômica de Sergipe: 1850-1930**. (Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1983.)

sergipanos ampliaram o cultivo do algodão. Com o retorno da produção nos EUA e a pequena absorção do algodão sergipano no mercado mundial, a Bahia passou a ser importadora do algodão de Sergipe que era aproveitado na crescente indústria têxtil.

Sharyse Piroupo do Amaral indica que, apesar das condições geográficas e climáticas favoráveis, o desenvolvimento do plantio do açúcar em Sergipe foi tardio. Apenas na virada do século XVIII, produtores da região, embalados com a valorização do preço do açúcar no mercado mundial, expandiram o desenvolvimento do cultivo da cana. A configuração da pose da terra na região não proporcionou grandes latifúndios, o que influenciou no modo de produção das lavouras.²¹ De todo modo, o açúcar promoveu o desenvolvimento de dez núcleos urbanos nessa região: Santo Amaro, Laranjeiras, Socorro, Rosário, Riachuelo, Siriri, Capela, Divina Pastora, Maruim e Japaratuba.

No século XIX, além do cultivo do açúcar, Sergipe também se dedicou ao cultivo de gêneros para o abastecimento interno; mandioca milho e feijão; e a pecuária. Joceneide Cunha dos Santos, em sua dissertação de mestrado, apontou que na região da Vila do Lagarto, agreste sergipano, existiu considerável desenvolvimento da pecuária. A autora afirma que a pose escrava esteve difundida entre a população livre daquela região, assim, não estava restrita aos grandes senhores.²² A presença de escravos na região, contudo, começou a diminuir após o fim do tráfico atlântico, muito possivelmente, por conta do tráfico interno, que como podemos notar levou muitos cativos da região.

Interessante situar algumas das localidades de Alagoas e Sergipe de onde saíram parte dos escravos que passaram pela Bahia. Na tabela 11, estão dispostas as localidades de origem dos escravos que estiveram de passagem por Salvador, rumo à Corte.

²¹ AMARAL, Sharyse Piroupo do. (2012)

²² DOS SANTOS, Joceneide Cunha. **Entre farinhadas, procissões e famílias**: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888). (Dissertação de Mestrado, UFBA, 2004.)

Tabela 11- Localidades dos escravos vindos de Sergipe e Alagoas*

Década	Cidades do Sergipe										Total
	Estância	Laranjeiras	Lagarto	Capela	Aracajú	Muruim	Propriá	V. Nova	Contiguiba	“Sergipe”	
1850	27	14	3			4	2	8	1	22	81
1870	1	1		4	11						17
	Cidades Alagoas										
	Penedo	“Alagoas”									
1850	27	8									35
1870	1	0									1

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894

Na tabela 11, observamos que, na década de 1850, Laranjeiras e Estância foram responsáveis pelo envio de 41 escravos. Na década de 1870, ganharam destaque as cidades de Vila da Capela e Aracajú, fato que pode indicar uma mudança nas relações comerciais, pois, na década de 1850, as principais praças comerciais eram Laranjeira e Estância, ambas possuíam portos e eram locais de escoamento da produção da província.²³ A prevalência das duas cidades portuárias, contudo, pode indicar apenas o local onde os passaportes foram emitidos, e, não necessariamente, a naturalidade dos escravos. As outras vilas e cidades registradas, por outro lado, nos trazem pistas das rotas, pelo interior da província, percorridas pelos comerciantes de escravos.

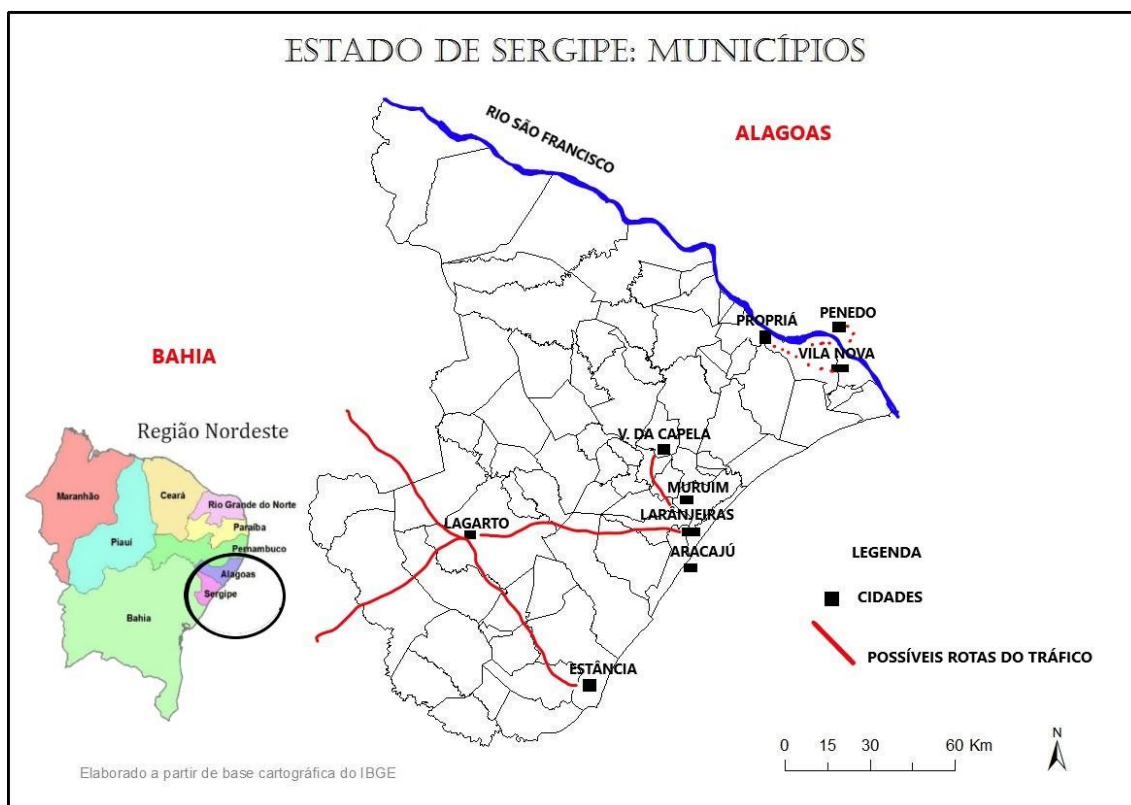
Por outro lado, todos os registros de Alagoas que identificaram o local de partida foram referentes a cidade do Penedo. Esse fato aponta para as estreitas relações comerciais entre Penedo, Sergipe e Bahia. Localizada na beira do rio São Francisco, Penedo contava com ligação direta com o atlântico pela foz do rio, e, na década de 1850, como foi dito, existiram rotas de vapores regulares, entre Salvador, Maceió e Penedo.²⁴

Na figura 5, o mapa de Sergipe está representado com destaque para as cidades que participaram do tráfico interprovincial. Com base nos registros encontrados e na bibliografia sobre o comércio na região, foram traçadas as possíveis rotas do tráfico.

²³ DOS SANTOS, Joceneide Cunha. **Entre farinhadas, procissões e famílias**: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888). (Dissertação de Mestrado, UFBA, 2004.)

²⁴ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil**: a companhia bahiana de navegação a vapor (1839-1894). 2006. 370 p. 2006. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História Econômica)—Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

Figura 5-Possíveis rotas do comércio interprovincial na província de Sergipe*



Fonte: mapa extraído do site: <http://www.coisaspraver.com/2013/01/mapa-de-sergipe-e-suas-cidades-colorir.html>.

*Adaptações feitas com base nas rotas comerciais do século XIX. Ver: DOS SANTOS, Joceneide Cunha. Entre farinhadas, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888). 2004.

Em vermelho observamos as possíveis rotas percorrida por comerciantes de escravos. Percebemos que, sem muita dificuldade, chegavam na fronteira com a Bahia. As cidades de Muruim e Capela estavam próximas de Laranjeiras, e, muito provavelmente, foram embarcados pelo porto daquela cidade. A Vila do Lagarto estava em região mais central, o que possibilitava o deslocamento tanto para Estância quanto Laranjeiras. Por outro lado, Propriá e Vila Nova estavam localizadas mais ao Sul, próximas da fronteira com Alagoas, e da cidade do Penedo, e, muito provavelmente, os escravos daquela região embarcaram pelo Rio São Francisco.

A partir desse quadro de cidades, podemos especular sobre o perfil desses escravos que foram retirados de suas terras e enviados para o Rio de Janeiro. Quanto a isso, na Vila do Lagarto, a maioria absoluta era composta por crioulos, e, na província como um todo, foi pouca a presença de africanos, quando comparada a Bahia e

Pernambuco.²⁵ Essa a região não esteve na rota do tráfico atlântico, o que influenciou na prevalência local de crioulos. Desse modo, Joceneide C. dos Santos aponta para importância do comércio intra e interprovincial no abastecimento de escravos para região de Sergipe antes de 1850. Assim, as cidades de Estância, Lagarto e Laranjeiras estavam ligadas por rotas terrestres que, por sua vez, interligavam-se com cidades baianas. O trânsito de mercadorias e escravos, entre essas localidades, certamente, contribuiu para a fluidez dos negócios do tráfico interprovincial de escravos após 1850.

Quanto a posse da mão de obra escrava em Sergipe, na região de Lagarto, os pequenos e médios proprietários foram maioria. Santos, através dos inventários daquela região, aponta que 89,97% dos senhores eram pequenos e médios proprietários, ou seja, possuíam entre 1 e 9 escravos. Apesar disso, existiu concentração de muitos escravos na posse de pouco senhores, grandes proprietários, aqueles que possuíam mais de 9 escravos, concentravam cerca de 41,9% de todos os escravos registrados.²⁶ Mesmo nas regiões mais dedicadas ao cultivo de açúcar e engenhos, a posse escrava esteve difundida entre pequenos e médios proprietários. Na Vila de Laranjeira, região de Gotinguiba, onde estavam concentrados a maioria dos engenhos de açúcar, existiu a presença considerável de pequenos e médios proprietários, apesar da grande concentração das poses escravas nas propriedades dos mais enriquecidos senhores.²⁷

Seguindo esses rastros podemos levantar a hipótese de que os principais alvos do tráfico interprovincial, naquela região de Sergipe, na década de 1850, tenham sido os pequenos e médios proprietários, dedicados à pequena lavoura de subsistência. A maioria dos escravos foi proveniente da cidade de Estância, Lagarto, Propriá e Vila Nova regiões que estavam fora do ciclo dos grandes engenhos da região de Contiguiba. Além disso, o porto de Estância esteve mais próximo das rotas que ligavam a Vila de Lagarto e aos caminhos do interior para Bahia.

²⁵ DOS SANTOS, Joceneide Cunha. **Entre farinha, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2004.)

²⁶ DOS SANTOS, Joceneide Cunha. **Entre farinha, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2004.)

²⁷ RESENDE, José Mário dos Santos. **Entre campos e veredas da Cotinguiba: o espaço agrário em Laranjeiras/SE (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado Universidade Federal de Sergipe, 2003.)

No entanto, na década de 1870, ocorreu a prevalência de Vila da Capela e Aracajú, região de prevalência dos engenhos e lavradores de cana. Nesse pensamento, acredito que no começo da década de 1850, os grandes proprietários dedicados ao cultivo do açúcar ainda estavam em condições financeiras para evitar a evasão de escravos. Contudo, ao longo da segunda metade do século XIX, a lavoura da cana entrou em brusca decadência e, certamente, os lavradores daquela região estiveram mais vulneráveis, principalmente, levando em conta a posição periférica de Sergipe em relação ao mercado agroexportador.

Em síntese, fica notória a articulação entre as províncias de Sergipe, Bahia e Alagoas no tráfico interno. No próximo tópico vamos acompanhar os escravos saídos da Bahia.

2.2.2 Vindos da vasta Bahia

Em relação aos passaportes que foram emitidos no porto de Salvador também foi possível apontar a localidade de origem de alguns escravos. As informações foram colhidas daqueles registros que indicaram a naturalidade do escravo. Infelizmente, apenas a minoria dos passaportes trouxe essa informação detalhada, o que deixa espaço para muitas lacunas. A maioria dos passaportes indicava apenas a naturalidade genérica de “natural da província da Bahia”. Contudo, partimos das localidades informadas para uma análise das possíveis localidades de origens da maioria dos escravos que foram enviados para fora da província. Na tabela 12, foram listadas as cidades separadas em dois blocos. Na parte de cima, foram alocadas as cidades litorâneas e mais próximas de Salvador e do Recôncavo, na parte de baixo, estão as cidades localizadas no sertão baiano.

Tabela 12- Naturalidades dos escravos nos passaportes

Cidades da Bahia													Total
Região Metropolitana/ litoral													
Déca da	Salvador	Feira de Santana	Maragogipe	Santo Amaro	Cachoeira	S. G. dos Campos	S. Felix	Nazaré	Taperoá	Valença	Maraú/Camamu	Alcobaça	
1850		4	4	6	2	2	1	6	3	8	2	1	39
1870	1	1											1
Sertão													
		Juazeiro	R. de Contas	Jacobina	Pilão Arcado	R. São Francisco	Inhambupe	Lençóis					
1850		1	6	1	1	3	1						13
1870				1				1					1

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894

Na tabela 12, percebemos que muitos dos escravos com naturalidade declaradas foram da região do Recôncavo, contudo, a cidade com maior frequência foi a de Valença, localizada mais ao sul. Além disso, as cidades de Taperoá, Nazaré, Maraú, S. G. dos Campos, Feira de Santana estavam fora do ciclo dos engenhos e, em sua maioria, eram compostas por produtores de fumo e mandioca.²⁸ Entre as localidades listadas, apenas Santo Amaro esteve entre as que se dedicavam sobretudo ao cultivo do açúcar. Esse fato somado ao perfil dos cativos exportados, aponta para a prevalência de escravos saídos de regiões que estavam na periferia dos principais engenhos do recôncavo. Contudo, isso não significa, necessariamente, a prevalência de escravos oriundos de fazendas dedicadas ao fumo e mandioca. Os dados devem ser analisados com cautela e relativizados, pois, segundo Alex Andrade Costa, em Nazaré o tráfico interno recrutou escravos principalmente nas fazendas de açúcar.²⁹

²⁸ Ver: BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860.** Editora Record, 2003.

²⁹ COSTA, Alex Andrade. **Arranjos de sobrevivência: autonomia e mobilidade escrava no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado da Bahia. Santo Antônio de Jesus, 2009)

As cidades mais próximas de Salvador, certamente, foram bastantes assediadas pelos comerciantes de escravos, que percorriam vilas e cidades, compravam escravos, e depois formavam comboios em direção à capital.

Entre as cidades do sertão, a maior parte dos escravos foram de Rio de Contas, seguidos daqueles vindos do rio São Francisco. Maria de Fátima Novaes Pires aponta que a região de Rio de Contas esteve interligada ao Recôncavo baiano (Nazaré, Cacheira) por vias do rio Paraguassú que se articulavam com estradas locais.³⁰ O comércio interno de escravos, entre o sertão e o litoral, remonta ao século XVII. Nesse período, descoberta do ouro, na região de Minas Gerais, intensificou esse trânsito comercial, muitos escravos africanos, após o desembarque, principalmente nos portos de Salvador e Rio de Janeiro, eram enviados para as minas do sertão. Assim, a região de Rio de Contas contava com uma localização privilegiada que possibilitava estabelecer trocas comerciais com Minas Gerais, Goiás e o Recôncavo, além das outras localidades do interior da Bahia.

Paulo Henrique D. dos Santos indica que produtores e comerciantes de Caetité, nas proximidades de Rio de Contas, mantiveram constantes relações com Salvador, exportaram algodão e importaram mercadorias diversas.³¹ Desse modo, apesar das dificuldades nos transportes pela via terrestre, existiram dinâmicas relações econômicas e sociais entre elites da capital da província e do alto sertão baiano. Além disso, a criação de gado *vacum*, nos sertões, também contribuiu para o surgimento de rotas comerciais, já que muitos dos animais eram destinados ao comércio em cidades litorâneas. Essa integração também explica a presença dos 15 escravos do Piauí e 2 de Minas, como foi apontado na tabela 10, pois essas regiões estiveram interligadas a Salvador por essas rotas.

Deste modo, no século XIX, na Bahia, o litoral, Recôncavo, Salvador e os sertões formaram uma economia integrada. A presença de escravos da região do sertão deve ser compreendida nessa dinâmica, pois, intermediários que atuaram nos negócios de diferentes gêneros também poderiam negociar escravos. Na figura 6, podemos observar as possíveis rotas percorridas pelos escravos despachados pelo porto de Salvador.

³⁰ PIRES, Maria de Fátima Novaes. *Fios da Vida: Tráfico interprovincial e alforrias. Escravos e escravos nos sertões de sima. Rio de Contas e Caetité–BA (1860-1920)*. São Paulo, Annablume, 2009.

³¹ SANTOS, Paulo Henrique Duque. *Léguas tiranas: sociedade e economia no alto sertão da Bahia. Caetité, 1890-1930*. (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2014)

Do mesmo modo, no transporte por via marítima os comerciantes evitaram pagar o imposto de envio de escravos para fora da província. Para isso, matriculavam escravos como marinheiros, que eram isentos desse tipo de imposto, quando na verdade seriam vendidos para outras províncias. As relações pessoais e de prestígio, certamente, também influenciaram nos meios de driblar os impostos.

No ano de 1852, o imposto cobrado por escravo despachado para fora da província era de 10\$000 reis. Naquele ano, o então presidente da província, Francisco Gonçalves Martins, argumentava sobre a necessidade de aumentar o valor desse imposto para no mínimo 50\$000 reis, tanto para contribuir na renda dos cofres públicos quanto para proteger os lavradores locais do crescente tráfico de escravos para fora da província.³³ Pouco tempo depois, o valor do imposto foi elevado para 100\$000 e passou a constituir como fonte importante da receita dos cofres públicos.

No ano de 1855, o governo provincial decretou medidas legais para evitar os abusos dos transportes de escravos para outras províncias sem passaportes. Entre as medidas estava a tentativa de maior controle do despacho de escravos marinheiros para outras províncias. Como podemos observar no Art. 3º do Regulamento:

Art.3º Nenhum escravo se matriculará como marinheiro na Capitania do Porto, nem será por ela desembarcado para sair da Província, mesmo no caso de arribada, sem se apresentar certidão da Mesa de Rendas Provinciais, com a qual se prove que está caucionado o respectivo imposto.³⁴

Assim, buscava garantir que todos os escravos matriculados como marinheiro pagassem o imposto de 100\$000 reis para exercerem o direito de trafegar entre os portos do Império. Na Capitania do Porto os escravos marinheiros eram dispensados do pagamento de imposto sobre escravos despachado para fora da província. Nesse regulamento percebemos o esforço em diferenciar o imposto pago por escravo despachado para fora da Província e, por outro lado, garantir que todos os matriculados como marinheiros pagassem o imposto devido. Além disso, o imposto cobrado para matrícula de marinheiros foi equiparado ao imposto de escravos despachados.

³³ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1852. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³⁴ INDICE ALPHABETICO DE MATERIA, À QUAIS TEM APLICAÇÃO A LEGISLAÇÃO PÁTRIA. BAHIA, 1858. (Biblioteca Central, Seção de Obras Raras, Ba)

O presidente da província que assinou o regulamento de 19 de fevereiro de 1855 foi João Mauricio Wanderley (Barão de Cotegipe), o mesmo que no ano de 1854 apresentou projeto para proibir o tráfico de escravos interprovincial. Na ocasião denunciou os efeitos negativos que a grande evasão de escravos causava, principalmente, para os pequenos proprietários:

Há uma rede organizada de angariadores de escravos, e ela é especializada em seduzir os pequenos lavradores que possuem um, por exemplo, e que com ele ganham de 30 a 40\$000 por mês. Oferecem-lhe 700\$000, ou 800, pelo seu negro. Seduzido, vende-o. Para dar fim produtivo ao seu dinheiro? Não, porque o dinheiro é desperdiçado logo ou entregue a um especulador, dos que se dizem grandes negociantes por aí. E com isso o número de pequenos proprietários vai desaparecendo, e reduzem-se homens livres à escravidão, além de se desprezar o lado humano, que nisso também existe, porque ao aliciador de escravos só lhe interessa o homem que pode trabalhar, e não a sua família, portanto separado do seu chefe.³⁵

O trecho do discurso denuncia a atuação dos comerciantes que seriam especializados em seduzir pequenos lavradores. Como foi dito, muitos comerciantes percorriam as vilas no interior, formavam comboios de escravos e marchavam para Capital. Além disso, os registros de passaportes analisados nesse capítulo parecem contribuir com a fala do Barão de Cotegipe em relação a origem dos escravos. De todo modo, o projeto de proibição do tráfico interno não foi aprovado e o autor conseguiu apenas aprovação de medidas mais duras no controle de emissões de passaportes.

Assim, os valores arrecadados do imposto de escravos despachados foram parte relevante do orçamento ao longo da década de 1850. Apesar das fraudes, o Governo provincial conseguiu tirar proveito do crescente comércio de escravos.

Na década de 1870, o valor cobrado por escravo já tinha subido para 200\$000 reis e também esteve entre os impostos que mais contavam para receita.³⁶ Naquela década, outras medidas foram decretadas para evitar as fraudes na emissão de passaportes para escravos. Na lei de 28 de julho de 1876 estava decretado que os escravos que não fossem comprados por escritura pública pagassem o valor de 240\$000, enquanto os que fossem vendidos para pessoas residentes fora da província por escritura continuavam a pagar

³⁵ ANAIS da Câmara (1854). Apud. Gerson, Brasil. A escravidão no Império. Rio de Janeiro: Pallas, 1975, p. 102.

³⁶ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

200\$000.³⁷ Essa medida taxava mais aquelas negociações feitas apenas por procurações, que foi um meio comum de aquisição de escravos no comércio interno. Assim, o senhor do escravo nomeava o comerciante comprador como seu procurador com direitos expressos para vender e transportar o escravo vendido, desse modo, a escritura de venda apenas seria passada no destino final da negociação. Essa estratégia evitava o pagamento do imposto da meia sisa e os legisladores estiveram empenhados em garantir a cobrança. Ademais, a multa cobrada pela defraudação do imposto era a cobrança de 200\$000 reis adicionais que seria revertido para o denunciante. Essa medida visava incentivar a patrulha voluntária.

No art. 4 da mesma lei, os legisladores buscaram medidas para desencorajar as fraudes dos escravos despachados por terra:

Art.4 O Imposto sobre escravo exportado será cobrado em dobro nas coletorias limítrofes com outras províncias, sempre que tendo ele saído de município diverso não tiver ali pago o imposto devido.

Assim, em consonância com as medidas gerais anotadas no período, esse artigo direcionada as imposições para as coletorias limítrofes da província. Certamente, a cobrança do imposto de exportação de escravos foi mais precária nas rotas terrestres, pois, o conhecimento de atalhos e desvios foi um dos subterfúgios encontrados pelos comboios de escravos em direção ao sul do Império.

Contudo, o aumento do imposto de despacho dos escravos não foi consenso entre os deputados da Bahia. No ano de 1876, o deputado Olavo Góes apresentou emenda para reduzir o imposto para 100\$000 reis.³⁸ Em sua argumentação, afirmava que o exorbitante imposto acabava pesando no bolso dos lavradores que vendiam seus escravos, pois o valor taxado seria abatido no preço de venda. O desejo dele e de alguns outros deputados era o de extinção do imposto. Nesse sentido, não podemos deixar de notar que alguns deputados também estavam advogando pelos interesses dos comerciantes de escravos. Nessa ocasião, estava em discussão o aumento do imposto e, apesar de não ter alcançado a sua meta principal, o deputado conseguiu evitar o aumento.

³⁷ LEIS E RESOLUÇÕES DA PROVÍNCIA DA BAHIA. DE NS 1589 A 1713. VOTADAS NO ANO DE 1876. BAHIA, 1877. (Biblioteca Central, Seção de Obras Raras, Ba)

³⁸ Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia (BA) - 1873 a 1887. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Em outra ocasião, no ano de 1877 o deputado José Gabriel questionou a verdadeira intenção do imposto em questão, pois em sua concepção estava a serviço apenas do aumento do erário público.³⁹ Em sua concepção, caso fosse para evitar a saída de escravos o imposto deveria ser muito mais caro no intuito de desencorajar os comerciantes de escravos. Essa mesma linha argumentativa foi seguida por outros deputados que chegaram a defender a taxaço em um conto de reis. Contudo, até o ano de 1884 os registros da receita apontam para a cobrança de 200\$000 reis por escravo despachado.⁴⁰

Os registros dos debates parlamentares atestam a força do tráfico interprovincial e a importância do imposto sobre os escravos despachados nas finanças da província. Além disso, devemos considerar que os interesses dos comerciantes de escravos também estiveram representados no parlamento e, certamente, foi um dos fatores que evitaram o aumento do imposto quando foi colocado em votação.

Outro imposto envolvido no comércio de escravos foi a cobrança de meia sisa sobre escravos vendidos por escrituras. Esse assunto estava estritamente ligado com as negociações locais de compra e venda e também esteve relacionado com o comércio interprovincial. Como foi dito, o uso de procurações foi comum nas negociações interprovinciais e evitava o pagamento do imposto de sisa. Nesse sentido, no próximo capítulo analisaremos o comércio local na freguesia da Sé e sua relação com o comércio interprovincial na segunda metade do século XIX.

Nesse capítulo, foram analisadas as rotas utilizadas pelo tráfico interprovincial na Bahia, que foi um entreposto comercial na via de cabotagem. Através dos passaportes foi possível perceber o perfil dos escravos que saíram do porto de Salvador para o sul do Império, maioria composta de jovens e crioulos. No próximo capítulo, será analisado o comércio local da freguesia da Sé, no intuito de entender a interferência do tráfico interprovincial na dinâmica do comércio local de Salvador.

³⁹ Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia (BA) - 1873 a 1887. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴⁰ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Cap. 3- O COMÉRCIO LOCAL DE ESCRAVOS NA FREGUESIA DA SÉ ENTRE 1852 E 1877

Nos capítulos anteriores observamos rotas comerciais, contexto e modo de atuação de alguns dos comerciantes envolvidos no comércio de escravos na Bahia. O tráfico interprovincial de escravos mobilizou redes comerciais nas diferentes províncias do Império e movimentou grande quantidade de capital financeiro. Neste capítulo, o foco será o comércio local de escravos da freguesia da Sé em Salvador, o que proporciona análises sobre o comércio local e contribui para o entendimento da dinâmica mais ampla das transações entre as províncias.

No recenseamento de 1855 a Sé contava com 967 casas com registro de 8.316 habitantes. Em contraste com a Freguesia da Conceição da Praia, tradicionalmente dedicada ao comércio e em contato direto com os portos da Baía de Todos os Santos, a Sé foi inicialmente pensada para funcionar como centro administrativo da cidade. No século XIX, essa freguesia passou por um período de desintegração e em suas ruas surgiram casas de comércio, fator de influência no perfil dos seus habitantes, pois poucos senhores continuaram a possuir casas de moradas naquela região. A maioria dos habitantes era constituída por funcionários públicos, profissionais liberais e pessoas empobrecidas. Foi nesse cenário de uma população diversa, em meio a prédios administrativos e casas de comércio, que ocorreram as transações de compra e venda de escravizados naquela freguesia.

Deste modo, a freguesia da Sé estava integrada à ampla dinâmica urbana de Salvador, em que africanos, portugueses, grandes e pequenos comerciantes, profissionais liberais, senhores de escravos, ganhadores, ganhadeiras, pessoas pobres e escravos circulavam pelas ruas da Cidade. Essa composição plural influenciou nas escrituras que foram passadas nos cartórios, pois o comércio de escravos envolveu diferentes setores daquela sociedade. Nas figuras 7 e 8, são apresentados cenários que integraram a região nas proximidades da Sé. Na figura 7, o Pelourinho fotografado por Ben Mulock, percebemos nas calçadas a presença de vendedores, que poderiam ser ganhadeiras vendendo variedades de produtos. Como foi dito, nessa freguesia, em meados do século XIX, surgiu maior movimentação comercial. Na figura 8, Terreiro de Jesus e as antigas instalações dos jesuítas, visualizamos essa construção que foi uma das primeiras da

cidade e ostenta o poder que os jesuítas exerceram nos primeiros séculos de colonização. Quando comparamos essas imagens com as da região portuária do comércio, apresentadas no primeiro capítulo, percebemos a discrepância. Mesmo com maior movimentação comercial, na segunda metade do século XIX, a Sé foi uma freguesia com menor trânsito de comerciantes e negociantes.

Figura 7- O Pelourinho fotografado por Ben Mulock, em 1859



Fonte: <http://www.salvador-antiga.com/praca-se/antigas.htm>

Figura 8- Terreiro de Jesus e as antigas instalações dos jesuítas.



Fonte: <http://www.salvador-antiga.com/praca-se/antigas.htm>. Fotografia de 1862, de Camillo Vedani.

A Sé compõe apenas uma parte do comércio de escravos de Salvador, que, na década de 1850, era composto por dez freguesias. Assim, a escolha da Sé possibilita acompanhar parte das movimentações locais e também o impacto do tráfico interno no comércio local de Salvador. As compras e vendas ali estabelecidas foram, na maioria dos casos, direcionadas a compradores residentes na cidade de Salvador. Quanto a isso, deve-se levar em consideração que passar escritura de compra e venda acarretava em pagamentos de impostos. Comerciantes fizeram uso de procurações para enviar escravos a outras províncias, sendo que apenas no destino final era passada a escritura no nome do comprador. Apesar disso, algumas poucas transações interprovinciais, possivelmente, passaram pelo cartório da Sé. O cruzamento de fontes entre as escrituras de compra e venda, registros de passaporte de escravos e processos cíveis foi fundamental na identificação dos traficantes internos de escravos que atuaram na Bahia.

Para um entendimento mais amplo, a continuidade da pesquisa deve abranger outras freguesias, como a Conceição da Praia e Pilar, que, certamente, estiveram mais interligadas com negociações interprovinciais. Pois essas freguesias estavam mais ligadas ao comércio pelo porto de Salvador. Na próxima seção vamos abordar os tipos de escrituras inscritas nos livros de compra e venda de escravos do cartório da Sé.

3.1 ESCRITURAS PÚBLICAS E ESCRAVIDÃO

As escrituras públicas de compra e venda, hipoteca, doação e de locação de serviço foram as mais comuns no cartório da freguesia da Sé.¹ No caso de compra e venda de escravos, essa garantia serviu como documento legal da posse escrava. Na década de 1850, o estado Imperial buscava estabelecer a ordem e controle social, após os turbulentos anos do período regencial. O Código Comercial de 1850 e a Lei de Terras foram iniciativas para organizar a posse e as negociações no âmbito privado, assim como as escrituras públicas de compra e venda.² Nesse sentido, aumentou, em meados do século XIX, o número de escrituras públicas.

Na escritura era indicado o tipo de contrato estabelecido, os nomes dos contratantes e, quando presentes, procuradores, além disso, o nome e características, como qualidade, idade e moléstias dos escravos negociados. As testemunhas presentes no cartório e o tabelião responsável também assinavam o documento. Em muitos casos, a procuração, quando apresentada, era transcrita e anexada na escritura. Os dados referentes aos escravos nem sempre foram completos, em alguns casos não foi apresentada a idade ou a cidade de origem/ naturalidade. Esse modelo foi seguido para os diferentes tipos de escrituras.

Apesar das escrituras públicas de compra e venda seguirem padrão semelhante nas diferentes províncias do Império, em cada localidade os dados extraídos na pesquisa revelam particularidades. Maria do Carmo de Oliveira Russo pesquisou 460 escrituras registradas entre 1863 e 1887, na freguesia portuária de São Mateus, na província do Espírito Santo.³ A autora aponta que o comércio de escravos esteve integrado à produção local de farinha de mandioca e café e mesmo ao tráfico interno, na segunda metade do século XIX, e que existiu dinâmico comércio local de compra e venda de escravos naquela região. Além disso, firmas comerciais atuaram em São Mateus, que matinha estreitos laços com a praça comercial do Rio de Janeiro. Essa ligação aponta para as redes estabelecidas no comércio interprovincial de escravos.

¹ Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé. Todos os tipos de escritura envolveram escravos.

² Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé.

³ RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **A escravidão em São Mateus/ES: Economia e demografia (1848-1888)**. (Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2011.)

As escrituras de compra e venda também contribuíram em pesquisas sobre o comércio e o tráfico interno de escravos na província de Minas Gerais. Estudos regionais ampliaram o entendimento dos fluxos do tráfico interno naquela região. Em pesquisa demográfica, Nilce Rodrigues Pereira colheu informações de 702 escrituras para o município de Ouro Preto, entre os anos de 1800-1887.⁴ A autora aponta que em Ouro Preto a maioria das negociações de compra e venda de escravos estiveram destinadas ao comércio local, apenas para o período de 1860-1887, foram registradas onze vendas para compradores em outras províncias. As transferências intraprovinciais para a região da Zona as Mata Mineira, dedicada ao cultivo do café, somaram 26 registros, percentual relativamente baixo. Camila Carolina Flausino em estudo sobre o município mineiro de Mariana, segue apontamentos parecidos e indica que naquela região a maioria das negociações de compra e venda de escravos registradas em cartório envolveram senhores locais.⁵ Deste modo, percebemos que mesmo com o intenso tráfico interprovincial continuou existindo dinâmico comércio local de escravos nas diferentes províncias do Império.

Em relação aos tipos de escrituras passadas na freguesia da Sé, na década de 1850, predominaram as escrituras de compra e venda de escravos e de doação. Na década de 1870, surgiram outros tipos de contratos, como hipotecas de escravos e empréstimos de dinheiro que eram pagos com tempo de serviço. No caso dos empréstimos, o dinheiro emprestado era utilizado para o pagamento da alforria do próprio devedor. Na tabela 13, podemos observar os tipos de escrituras no decorrer dos anos.

⁴ PARREIRA, Nilce Rodrigues. **Comércio de Homens em Ouro Preto no século XIX**. (Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná. 1990.)

⁵ FLAUSINO, Camila Carolina. **Negócios da escravidão: tráfico interno de escravos em Mariana, 1850-1886**. 2006. 203p. 2006. (Dissertação Mestrado em História-Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2006)

Tabela 13- Tipos de escrituras passadas no cartório da Sé

Ano	Compra e venda	Doação	Hipoteca	Locação de trabalho/ Empréstimo para alforria	Permuta	Total
1852	54					54
1853	86	1				87
1854	71	3				74
1855	77	1				78
1856	76					76
Total	364	5				369
1871	31	1	6			38
1872	27	4	5	6	1	43
1873	36	-	8	4		48
1874	2					2
1875	9		2	2		13
1876	10		3	4		17
1877	4	1	1			6
Total	119	6	25	16	1	167

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé.

Na tabela 13, foram selecionadas 536 escrituras, entre os anos da década de 1850 e 1870. Na década de 1850, percebemos maior número de escritura e prevalência de compra e venda de escravos, que foram 364 do total de 369. As outras cinco escrituras foram de doações, que geralmente eram feitas entre membros de uma mesma família. Mesmo com o tráfico interprovincial intenso, desde os primeiros anos da década de 1850, o mercado local de escravos, na freguesia da Sé, foi movimentado. O Código Comercial de 1850, no art. 273, proibiu a penhora de escravos, posição que foi revista pelo regulamento hipotecário de 1865, Decreto 3453 de 26 de abril de 1865.⁶ A proibição legal, certamente, influenciou na ausência de escrituras de hipoteca de escravos na década de 1850.

Na década de 1870 foram passadas menos escrituras, contudo, existiu maior diversidade nos tipos de contratos estabelecidos, como empréstimos e hipotecas. Do total

⁶ Código Comercial de 1850. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-publicacaooriginal-1-pl.html>
Decreto 3453 de 26 de abril de 1865: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DIM%203.453-1865?OpenDocument

de 167 escrituras, 119 foram compra e venda, 6 doações, 16 empréstimos e 25 penhoras/hipotecas. A liberação da penhora de escravos em 1865, certamente, influenciou no aumento de escrituras desse tipo. Além disso, interessante notar que, como foi dito, na década de 1870 alguns escravos pagaram suas alforrias com prestações de serviço e passaram escritura de contrato como empréstimos. No ano de 1872, Margarida, cabra, no intuito de comprar sua alforria pediu emprestado a quantia de 800\$000 reis ao Doutor João Victor de Carvalho.⁷ Como garantia de pagamento do débito Margarida passou escritura de locação de seus serviços por um período de quatro anos ao seu credor. Nesse caso, o documento legal serviu como garantia de sua liberdade e cumprimento apenas do tempo de serviço estabelecido. Na década de 1870, 20 anos depois da proibição definitiva do contrabando de africanos, os debates sobre a escravidão estavam em outro patamar.

No ano de 1871, a Lei do Ventre Livre marcou o futuro da escravidão no Brasil. De acordo com a lei, estavam libertos os filhos de escravas que nascessem após a sua proclamação. Os menores emancipados deveriam permanecer sob tutela de seus senhores até a idade de oito anos, quando o senhor poderia escolher entre usufruir de seus serviços até completarem 21 anos ou entregá-los ao estado, mediante indenização de 600\$000. Em outro artigo da Lei, foi reconhecida a legalidade do pecúlio, dinheiro adquirido e poupado pelos escravos que poderia ser usado para compra da alforria.

Nesse sentido, na segunda metade do século XIX, as ideias abolicionistas ganharam força em todo mundo atlântico. No Brasil, parte da opinião pública esteve alinhada às causas abolicionistas. Intelectuais e estatistas, sensíveis às ideias liberais, elaboraram projetos e propostas para o fim da escravidão, que foram debatidos nos ambientes deliberativos do estado. A aprovação dessa Lei, votada no ambiente conservador da Câmara e do Senado, é um indicativo desses novos tempos da escravidão.

Por outro lado, proprietários de terras e políticos conservadores, escravocratas convictos, defensores da continuidade da escravidão, buscavam retardar ao máximo o fim do trabalho escravo, e argumentavam sobre a dependência da mão de obra necessária para continuidade da produção nas lavouras. Nesse período, o centro da economia exportadora estava na região Sudeste, nas fazendas de café do Vale Fluminense e Oeste Paulista. No

⁷ Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé.

âmbito da política nacional, os interesses desses senhores cafeicultores estavam representados por políticos e agentes do estado.

A esse respeito, Maria Helena Pereira Toledo Machado aponta que uma das características das fazendas de café do Vale Fluminense foi a rigidez da disciplina imposta aos escravos.⁸ Para manter a alta produtividade e desencorajar insurreições, alguns senhores agiram com muita violência. Essa região recebeu escravos de diferentes partes do Brasil por meio do tráfico interprovincial, e a década de 1870 foi apontada, pela historiografia, como o auge desse comércio. A redução de escrituras, após o ano de 1874, como observamos na tabela 13, é indício que o aumento do tráfico interprovincial de escravos influenciou na disponibilidade local de mão de obra escrava. O cenário da freguesia da Sé esteve inserido no tráfico interno de escravos, como vamos abordar ao longo deste capítulo.

Na próxima seção vamos acompanhar algumas das negociações na Sé que envolveram comerciantes de escravos, tanto locais como dedicados ao tráfico interno. O cruzamento dos nomes encontrados nas escrituras com processos cíveis, foi essencial na reconstrução de parte das negociações estabelecidas naquela freguesia.

3.2 COMPRADORES(AS), VENDEDORES (AS) E NEGOCIANTES DE ESCRAVOS NA SÉ

No dia 31 de julho de 1849, Thomaz da Rocha Barreto esteve empenhado em fazer bons negócios. Nessa ocasião, atuou como agente de compra e venda de escravos e vendeu a africana nagô, de nome Prudência, para Felisberto Firmino Vieira de Cerqueira, pela quantia de 350\$000. Para afastar suspeitas sobre a legalidade de sua posse diante do comprador, apresentou um recibo do negociante José Leopoldo de Mello, em que esse atestava ter vendido Prudência ao agente. Tudo indica que o recibo teve apenas o intuito de conferir-lhe um título legal, sem que a venda tivesse acontecido de fato.⁹

Como foi abordado no primeiro capítulo deste trabalho, no ano de 1831, a Assembleia Legislativa do Brasil, em cumprimento a tratados firmados com a Inglaterra,

⁸ MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. **O plano e o Pânico: Os Movimentos Sociais na Década da Abolição**. 2. Ed. Editora da Universidade de São Paulo: São Paulo, 2010.

⁹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 64/2302/05

outorgou a lei que proibiu o comércio de africanos escravizados vindos da costa da África. Contudo, a lei não surtiu o efeito esperado, e até a década de 1850 as autoridades foram coniventes com a atuação de contrabandistas. Em meados da década de 1840, existia no Brasil muitos africanos ilegalmente escravizados que eram reivindicados como legítima propriedade.¹⁰ No pano de fundo desse cenário estava em jogo a legitimidade da posse escrava, além da crescente interferência do estado como mediador e regulador.

Um dos artificios para legitimar o domínio do senhor foi possuir escritura de compra e venda passada em cartório. Os trâmites legais do processo de compra e venda geravam custos com impostos da sisa.¹¹ Nesse sentido, a estratégia de passar recibos e procurações no trânsito das negociações, só transmitindo em cartório quando chegasse ao comprador final, foi comum no período em questão. Thomaz da Rocha Barreto, na qualidade de agente de vendas, estava habituado a esse tipo de negociação. No ano de 1855, Barreto registrou no cartório da Freguesia da Sé a compra de Luisa, crioula de 10 anos, à José Pinto de Sousa. No mesmo cartório, em 1856, atuou como procurador do africano liberto Julião Vieira na venda da africana nagô de nome Agustinha.¹²

Na referida venda, pactuada com Felisberto Firmino Vieira, a transação foi o começo de um conturbado processo cível de cobrança. Após pouco tempo de vendida, a africana Prudência morreu de moléstia incurável. Inconformado com o prejuízo, Felisberto buscou a Justiça para reaver o dinheiro da compra acrescidos dos custos médicos que despendeu na tentativa de tratamento da doença. Deste modo, no mesmo ano da compra abriu processo cível contra o agente Thomaz da Rocha Barreto.

A maior parte do processo correu à revelia do réu, e somente após a sentença desfavorável foi apresentada uma petição em que chamava à autoria do processo José Leopoldo de Mello. Interessante que, pouco tempo depois, em anulação à primeira, outra petição foi apresentada citando a senhora D. Theodora Maria da Piedade, que seria a verdadeira proprietária de Prudência. Thomaz da Rocha Barreto pareceu não saber ao certo quem deveria responsabilizar pela venda em que atuou como intermediário.

¹⁰ Ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017. 632p.

SILVA, M. S. **Africanos livres em Alagoas: tráfico ilegal, escravidão, tutela e liberdade (1849-1864)**, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2017).

¹¹ O imposto de meia sisa foi instituído pelo Alvará de 3 de junho de 1809 e cobrava determinada taxa em cada transação de compra e venda passada em cartório.

¹² Fonte: Escrituras de compra e venda de escravos, livro da freguesia da Sé 1852-1856. Arquivo Municipal de Salvador.

Durante o processo, foram apresentados três documentos, uma autorização para a venda de Prudência assinada por Theodora, datada de 30 de junho de 1849, o recibo de Leopoldo de Mello escrito de próprio punho, de 31 de junho de 1849, e o último recibo de Thomaz da Rocha Barreto ao comprador Felisberto F. Vieira, de 31 de junho de 1849. A hipótese é que Thomaz da Rocha Barreto tenha atuado como agente em duas ocasiões: primeiro intermediou a negociação entre Theodora e Leopoldo, depois entre Leopoldo e Felisberto. Ou então esteve a serviço de Leopoldo, empregado como caixeiro de vendas. A escritura de compra e venda só seria passada em cartório na última transação.

O Juiz da primeira vara deu sentença favorável ao autor, Felisberto Firmino Vieira, com a argumentação de que o vendedor usou de má fé ao fazer negociação enquanto Prudência já estava acometida de moléstia. Tendo em vista o recibo escrito por Thomaz da Rocha Barreto, em que se responsabilizava por inconvenientes que resultassem da venda, o mesmo ficou obrigado a pagar a quantia de 664\$899.

Depois da decisão judicial desfavorável, Thomaz da Rocha Barreto entrou com processo contra José Leopoldo de Mello.¹³ Nessa perspectiva, argumentou que atuou meramente como agente de vendas a serviço do negociante. Na tentativa de defesa, Leopoldo alegou que o recibo, de fato, não teve valor de venda, mas foi escrito apenas com o intuito de ajudar o agente Thomaz, emprestando o seu honrado nome para que fosse feito um bom negócio. Deste modo, tentava afastar a acusação de ter comprado Prudência de Theodora. A alegação não convenceu o juiz, que decidiu responsabilizar o negociante Leopoldo de Mello no reembolso do malsucedido negócio. Tendo em conta as evidências, seria muito pouco provável o comerciante “emprestar seu honrado nome” sem receber nada em troca.

Essa querela judicial apresenta alguns aspectos do cotidiano, evidenciando o modo de ação dos comerciantes de escravos. Ainda nessa linha, outros trabalhos apontam como comerciantes fizeram uso de procurações em negociações que envolveram intermediários¹⁴. O comerciante Leopoldo foi ativo no comércio local, entre os anos 1852

¹³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. classificação: 64/2302/05.

¹⁴ A discussão sobre o tráfico interno de cativos apresenta contribuições acerca do uso de procurações para a comercialização de escravizados. Ver: NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes**: comércio de escravos do Sertão da Bahia para o Oeste Cafeeiro Paulista. In: Afro-Ásia, Salvador, UFBA, n. 24, 2000, p. 97-128; SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **Caminhos e descaminhos da abolição**. Escravos, Senhores e direitos nas últimas décadas da escravidão (Bahia, 1850-1888). Tese (Doutorado em História), Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2007; PIRES, Maria

e 1856 comprou sete escravizados na freguesia da Sé¹⁵. Além disso, também esteve envolvido no tráfico interprovincial de escravos, pois no ano de 1852 enviou para o Rio de Janeiro a crioula Luiza de 25 anos.¹⁶

José Leopoldo de Mello, ao passar testamento no ano de 1857, morava na estrada do Rio Vermelho e tinha alguns bens que somavam 16:592\$000.¹⁷ Estava casado há 17 anos incompletos com Dona Luzia Maria da Silva e não tinha filhos; sua casa era abarrocada, com fachada de 50 palmos e com cinco janelas envidraçadas de frente, composta por sala de jantar, sala de estar e três quartos, além de outros cômodos. Foi avaliada no valor de 5:500\$000 réis. A mobília não ostentava luxo, mas conferiu à casa conforto suficiente para duas pessoas viverem bem. Certamente Leopoldo não estava entre os mais ricos negociantes da cidade, mas ao que parece, gozou de privilégios consideráveis, levando em consideração que viveu em uma cidade marcada pela desigualdade e restrições de direitos.

Como foi dito, entre os anos de 1852 e 1856, encontrei sete escrituras em que Leopoldo aparece como comprador, negociações que movimentaram um total de 5:200\$000, sendo que apenas no ano de 1856 foram passadas seis escrituras que movimentaram 4:800\$000.¹⁸ Levando em conta que o cartório da Sé pode ter registrado apenas parte de suas negociações durante aquele ano, pode-se considerar que o negociante foi ativo no comércio interno de escravizados na cidade de Salvador. Em seu inventário, consta que possuía uma casa na Freguesia da Sé, portanto, é possível que o lugar fosse seu estabelecimento comercial. Essa hipótese conduz à suspeita de que nesse local os escravizados aguardassem para serem vendidos. Nesse caso, atuou como um comerciante relativamente bem estabelecido.

Outros aspectos de sua vida podem ser adensados neste estudo. Em dezembro de 1847, José Leopoldo figurava entre os suplentes de eleitores e foi convocado para votar nas eleições para juiz de paz e vereadores na Freguesia de S. Pedro Velho. No período

de Fátima Novaes. **Fios da vida**: tráfico interprovincial e alforrias nos sertões de sima – BA (1860-1920). São Paulo: Annablume, 2009.

¹⁵ Arquivo Municipal de Salvador. Escrituras de compra e venda de escravos, livro da freguesia da Sé 1852-1856.

¹⁶ Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Colonial e Provincial; Registros de Passaportes; Maço: 5894.

¹⁷ Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 64/2302/05.

¹⁸ Arquivo Municipal de Salvador. Escrituras de compra e venda de escravos, livro da freguesia da Sé 1852-1856.

em questão, era exigida renda mínima de 400\$000 para eleitores e de 200\$000 para votante. O sistema eleitoral funcionava de modo indireto e estava dividido em dois turnos: primeiro todos os votantes eram convocados para elegerem os eleitores, depois os eleitores mais votados votavam naqueles que pleiteavam algum cargo, como deputado, vereador ou juiz de paz. O comerciante Leopoldo estava apto ao exercício pleno da cidadania¹⁹, no entanto, pouco se conhece sobre suas preferências políticas ou em quem votou naquela eleição.

Sobre o contexto da década de 1840, sabe-se que a elite proprietária da Bahia estava preocupada em restabelecer a estabilidade e a ordem política administrativa. A revolta dos Malês e a Sabinada expuseram contradições que estavam latentes na cidade de Salvador. As desigualdades raciais e econômicas geravam constantes conflitos e ficou provado o risco da radicalização dos movimentos de contestação. Nesse sentido, alguns proprietários, negociantes e profissionais liberais defendiam reformas no código criminal e nas exigências eleitorais, além de apoiarem a centralização monárquica do estado. Com isso, pretendiam tanto garantir que os revoltosos fossem severamente punidos quanto restringir o pleno exercício da cidadania aos homens aptos, ricos e ditos honrados.

Leopoldo de Mello parecia estar incluído no perfil de “homem honrado”, ou assim reivindicava:²⁰ homem, branco, casado, com alguns bens, crédito e bom nome na praça perante outros comerciantes. Não seria estranho que estivesse alinhado ao pensamento político da elite proprietária, defendendo reformas para garantir o restabelecimento da ordem. Além disso, esteve também integrado aos outros comerciantes que negociaram escravos na Sé. Em seu inventário, declarou ser acionista de diversas dívidas de empréstimos tomados a instituições como a Sociedade Comércio e Caixa Econômica.

A relação de crédito entre Leopoldo e a Sociedade Comércio,²¹ em que Antonio Francisco Brandão foi um dos dirigentes, já nos mostra como esses dois sujeitos envolvidos no comércio de escravos mantiveram algum nível de relação. As diferenças

¹⁹ Em relação ao sistema eleitoral ver: DOS REIS SAMPAIO, Gabriela; CASTILLO, Lisa Earl; ALBUQUERQUE, Wlamyra. **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade** (séculos XVIII e XIX). (p.281-315). SciELO-EDUFBA, 2014.

²⁰ No processo cível em que se defendeu das acusações de Thomaz da Rocha Barreto, argumentou sobre seu bom nome na praça, por ser homem honesto e reconhecido. Para endossar seus argumentos chamou para testemunhar o negociante português Constantino José de Oliveira, que também estava envolvido nos negócios do comércio interno de cativos.

²¹ A Sociedade Comércio funcionou como estabelecimento bancário de empréstimos e descontos de letras.

entre os dois foram grandes, pois enquanto um esteve entre os mais ricos da cidade, o outro foi um médio comerciante que, ao morrer, deixou grande quantidade de dívidas.

Em relação às dívidas contraídas por Leopoldo na Caixa Econômica, contaram com a participação, enquanto fiador, de Constantino José Gonçalves, comerciante com loja na Rua dos Droguistas e que também, entre os anos de 1854-1856, comprou três escravos na Freguesia da Sé, sendo que em uma das negociações o vendedor foi Leopoldo, que vendeu Bartolomeu, crioulo de 40 anos, pela quantia de 600\$000 reis. As relações comerciais estavam imbricadas com a escravidão e, ao que parece, Constantino também atuou enquanto comerciante de escravos.

Grandes negociantes, comerciantes e agentes de compra e vendas estiveram integrados em amplas redes que movimentaram a compra e venda de escravos. Apesar de ser um comércio lucrativo, esteve evidente as diferenças entre os mais ricos e os pequenos comerciantes envolvidos no comércio de escravos. Nesse sentido, podemos localizar na Sé outros negociantes envolvidos no tráfico interprovincial de escravos. Foi o caso de Candido Fernandes Lima, citado nos capítulos anteriores, que foi comerciante estabelecido na cidade do Rio de Janeiro e atuou no envio de escravos da Bahia para aquele porto. Na Sé, Fernandes comprou cinco escravizados, Henriqueta, Frederico, com 8 anos, Rosa com 14 anos, Evandro, com 12 anos e Francisco, maior de 12 anos, todos crioulos.²² Como observamos no decorrer deste trabalho, o perfil de jovens, homens e crioulos foi preferido pelos traficantes dedicados ao tráfico interno. Evidências que indicam que os escravos negociados na Sé por Candido F. Lima poderiam ser destinados ao porto do Rio de Janeiro.

Manoel Pinto Leite, outro traficante interprovincial de escravos, citado nos capítulos anteriores, também esteve envolvido em negociações na Sé. No ano de 1855, Pinto Leite vendeu o africano Pompeo pelo valor de 1:100\$000 de reis, o alto preço é indício que o africano poderia exercer algum ofício especializado.²³ Fica evidente que o comércio local de escravo esteve em estreito contato com o tráfico interno, e muitos agentes de compra e venda de escravos, dedicados ao tráfico interprovincial, rodaram pelas províncias urbanas de Salvador em busca de bons negócios.

²² Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé, 1852-1856.

²³ Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé, 1852-1856.

Também é possível apontar a participação de Manuel Gonçalves Barreiros, proprietário de um armazém de molhados na rua Nova do Comércio, que entre os anos de 1852 a 1853, vendeu um e comprou cinco escravos. Duas dessas negociações estiveram ligadas ao fluxo intraprovincial em que Manoel e João foram trazidos de Maragogipe e vendidos na Sé, sendo o procurador Francisco José de Moraes. No Almanaque de 1855, Francisco J. de Moraes esteve registrado como avaliador de escravos e imóveis, assim, certamente foi alguém que tinha entendimento sobre a dinâmica comercial da escravidão. Desta forma, percebemos que as negociações local e interprovincial de escravos foram movimentadas, em parte, por sujeitos que atuaram de modo diversificado no comércio.

Nas próximas seções, serão analisados os dados quantitativos que foram extraídos das escrituras de compra e venda de escravos da freguesia da Sé. Os preços dos escravos, uso de procurações e participação feminina nas escrituras, são aspectos que devem ser abordados para melhor entendimento do mercado de escravos naquela freguesia.

3.2.1 Compra e Venda de escravos na Sé: uso de procurações e preços

Apesar da maioria de Compra e Venda, como abordamos anteriormente, existiram outros tipos de escrituras registradas no tabelionato da Sé, que variaram ao longo dos anos pesquisados. Nessa seção, serão consideradas apenas as escrituras de compra e venda de escravos. Na Tabela 14, pode-se observar o número de transações de compra e venda nas décadas de 1850 e 1870, e a quantidade de escravos que foram comprados e vendidos.

Tabela 14 – Compra e vendas de escravizados Freguesia da Sé*

Ano	Compra e vendas	Escravizados	Homens	Mulheres
1852	54	58	34	24
1853	86	112	58	54
1854	71	89	45	44
1855	77	89	47	42
1856	76	78	36	42
Total	364	426	220	206
1871	31	50	26	24
1872	27	29	11	18
1873	36	43	18	25
1874	2	2	0	2
1875	9	12	3	9
1876	10	10	2	8
1877	4	4	1	3
Total	119	150	61	89

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé.

*Foram selecionadas apenas as escrituras com contratos de Compra e Venda.

Na tabela acima, fica evidente que na década de 1850 o comércio local de escravos na Sé foi dinâmico. Naquele momento, os efeitos do fim do tráfico atlântico ainda estavam se desenhando no mercado local e, ao que indicam as escrituras, ainda existia significativa disponibilidade de mão de obra escrava. Na década 1870, o tráfico interprovincial estava no auge, fato que motivou a venda de escravos para as regiões plantadoras de café no Sul o que, possivelmente, influenciou na diminuição da disponibilidade local da mão de obra escrava. Contudo, percebemos que mesmo nesse período existiram muitas transações no âmbito local. Não obstante, alguns dos escravos na Sé foram negociados por traficantes interprovinciais de escravos, fato que podemos atestar com a presença de Manoel Pinto Leite e Candido Fernandes Lima em algumas escrituras, como foi indicado anteriormente neste capítulo. Assim, podemos perceber que o comércio local de escravos esteve imbricado com o tráfico interprovincial.

Outro fato é que existiu modificação no padrão em relação ao sexo dos escravos negociados. Na década de 1850, percebemos certo equilíbrio com predominância de escravos homens. Já na década de 1870, foram negociadas 89 escravas e 61 escravos. É plausível pensar que a diminuição de escravos homens no mercado local tenha sofrido influência do tráfico interno de escravos para outras províncias. Deste modo, os negociantes e escravos tinham preferência em vender escravos homens para outras províncias, através do uso de procurações, e essas transações não eram registradas nas escrituras de compra e venda da Sé.

Para explorar a relação entre comércio local e o tráfico intra e interprovincial é fundamental levar em conta o uso de procurações nas negociações. Na Tabela 15, foram separadas as escrituras que apresentaram procuração, seja por parte do comprador(a) ou vendedor(a).

Tabela 15 – Escrituras que fizeram uso de procuração na Sé

Ano	Vendedor	Comprador	Escravos	Total de escrituras c/ procuração	Total de escrituras
1852	6	1	2	7	54
1853	12	0	13	12	87
1854	12	0	22	12	74
1855	10	2	13	12	78
1856	18	2	21	20	76
Total	58	5	71	63	369
1871	7	0	12	7	38
1872	6	5	11	11	43
1873	10	2	12	12	48
1874	0	1	1	1	2
1875	3	1	4	4	13
1876	2	0	2	2	17
1877	1	0	1	1	6
Total	29	9	43	38	167

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé

Observa-se que as negociações feitas por meio de procurações foram significativas ao longo do período analisado, um indício da prática do comércio intra e interprovincial, tal como da atuação de intermediários e agentes desse comércio responsáveis pelo trânsito de escravos no âmbito local, como foi o caso de Leopoldo de Mello e Thomaz da Rocha Barreto. A maior parte das procurações foram apresentadas por parte dos vendedores, indício de atuação de intermediários que compravam escravos em outras localidades, da província da Bahia, e apenas passaram escrituras no destino final, no caso, a freguesia da Sé. Essas transações estariam dentro do tráfico intraprovincial de escravos na Bahia. Mesmo nesses casos, os mesmos escravos que passaram pela Sé poderiam depois ser remetidos para outras províncias.

Entre as procurações passadas em negociações intraprovinciais, podemos localizar o caso da negociação feita entre o comprador Jacinto Antonio de Brito e o vendedor Manoel José Diamantes, representado pelo procurador *Joaquim Ferreira Silva & Companhia*, que envolveu a crioula Esperança, natural da Vila da Barra (Atual Barra, localizada na margem do rio São Francisco).²⁴ Nessa ocasião, o comprador Jacinto A. Britto era rico comerciante da cidade de Caetité e não sabemos que destino planejava para a crioula Esperança. Jacinto A. Britto, entre os anos de 1855-1856 passou escritura de compra de dez escravos na Sé, todos jovens e crioulos, perfil preferido para o tráfico interno. Em seu inventário passado no ano de 1868, não encontrei nenhum dos escravos comprados na Sé, indício que aquelas negociações foram feitas para fins comerciais. Infelizmente, não sabemos os destinos de Esperança e os outros jovens crioulos, que poderiam ser destinados ao tráfico intraprovincial ou interprovincial, pois as amplas relações estabelecidas por esse negociante tornavam possíveis os dois caminhos.²⁵

Em um libelo de cobrança, referente a uma letra de crédito, de 5 de maio de 1838, J. A. Britto apresentou documento de procuração com procuradores nas cidades de Caetité, Rio de Contas, Macaúbas, Vila Santo Antônio do Urubu, Vila de Carinhanha, Cachoeira, Salvador e Rio de Janeiro.²⁶ Em outro libelo, do ano de 1847, o mesmo negociante cobrava de Soteiro José Caetano dívidas contraídas na compra de diversos produtos e fazendas importadas, indício de uma ação diversificada, pois tanto vendeu fazendas quanto emprestou dinheiro a juros.²⁷ Assim, os laços comerciais de Jacinto Antonio de Britto podem ter facilitado sua atuação no tráfico interno de escravos na década de 1850.

Outros traficantes que negociaram na Sé e fizeram uso de procurações foram Vicente Pereira Porto e Antonino Francisco Brandão, esse último apresentado na primeira parte do presente trabalho.²⁸ No dia 11 de janeiro de 1860, o negociante Theodoro Teixeira Gomes atuou como procurador de Vicente Pereira da Silva Porto, no cartório da freguesia do Pilar para fazer escritura da compra dos africanos Antonio do Rosário e José

²⁴ Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé. 1852-54.

²⁵ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Testamento. Classificação: 3/878/1347/18.

²⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 70/2497/14.

²⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 82/2952/17.

²⁸ Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé

do Rosário.²⁹ Foram pagos 2:400\$000 reis ao vendedor Manoel do Rosário que também era africano. Tratava-se de uma negociação interprovincial, pois o comprador residia na cidade do Rio de Janeiro, e manteve procuradores em Salvador com intuito de comprar escravos que seriam remetidos para fora da província.³⁰ No ano de 1856, Vicente Porto passou escritura na Sé do escravizado José, africano, comprado do Tenente Coronel Theodoro Texeira Gomes, mesmo que na outra ocasião foi procurador, pelo valor de 1:000\$000 reis.

Sobre Vicente Pereira da Silva Porto, sabemos que era português e chegou ao Brasil no ano de 1836. Primeiro desembarcou em Salvador, depois tomou o rumo de Minas Gerais, e só em 1849 aparece documentação em seu nome na Corte.³¹ O conhecimento dos Sertões e dos caminhos entre Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro pode ter facilitado a atuação de Silva Porto no comércio interprovincial de escravos. Os registros desses casos revelam vendas de escravizados para outras províncias e apontam para articulações e alcance desses negócios.

O caso que envolveu o negociante de escravos Antônio Francisco Brandão foi citado no primeiro capítulo deste trabalho. No ano de 1855, no cartório da Sé, Brandão atuou como procurador de José Antonio Maria na compra de Filomena, pela quantia de 900\$000 reis.³² Esses exemplos demonstram o perfil de comerciantes que utilizaram procuração em suas negociações.

Contudo, nem todas procurações envolveram negociantes. Em alguns casos procurações foram passadas para negociação de escravos que estavam em posse de senhores menores de idade, ou entre membros de uma mesma família. Foi o caso, no ano de 1852, de José Pereira de Sousa que foi procurador de seu pai Francisco Pereira Sousa na venda da africana Gal Peres.³³

²⁹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 42/1499/2

³⁰ Em alguns trabalhos encontro referência a Vicente Pereira da Silva Porto como um rico comerciante que investiu nos negócios da escravidão. Na década de 1870, Porto possuía muitos escravos empregados aos ganhos na Corte. Ver:

SOARES, Luís Carlos. **O " povo de cam" na capital do Brasil:** a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. 7Letras, 2007.

ENGEMANN, Carlos. SILVA, Adriana Ribeiro F. da. **Acumulação de fortuna e o negócio de fornecimento indireto de mão de obra escrava na Corte a partir do inventário de Vicente Pereira da Silva Porto (1865).** In: História Econômica & História de Empresas. v. 18 n. 1 (2015). Acessado em 17/07/2018: <http://www.abphe.org.br/revista/index.php/rabphe/article/view/332>

³¹ Ver: ENGEMANN, Carlos. SILVA, Adriana Ribeiro F. da. (2015)

³² Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé. 1852-54.

³³ Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos da Sé. 1852-54.

Além disso, através das escrituras podemos visualizar os preços que foram pagos pelos escravos negociados. A tabela 16 fornece uma amostra dos valores que foram pagos na compra de escravos na freguesia da Sé em Salvador nas décadas de 1850 e 1870. Alguns fatores influenciaram na taxaço do preço: homens jovens, assim como aqueles que tinham ofício especializado foram os mais valorizados em detrimento de mulheres, crianças e velhos. Na construção da tabela, utilizei as variáveis de valor mínimo, máximo e médio registrados nas escrituras. Para chegar ao valor médio, considerei apenas as negociações que envolveram um escravo, separando em dois blocos entre homens e mulheres.

Tabela 16 – Variação dos preços, em réis, sexo masculino e feminino, na Sé

Masculino				Feminino		
Ano	Mínimo	Máximo	Média	Mínimo	Máximo	Média
1852	800\$000	100\$000	480\$000	100\$000	800\$000	509\$347
1853	50\$000	900\$000	467\$272	100\$000	800\$000	513\$546
1854	150\$000	1:080\$000	507\$777	100\$000	800\$000	530\$972
1855	150\$000	1:288\$000	655\$000	200\$000	1:100\$000	670\$769
1856	200\$000	1:200\$000	842\$758	400\$000	1:500\$000	745\$142
Média Geral			595\$859			590\$941
1871	200\$000	1:150\$000	592\$941	400\$000	1:200\$000	658\$333
1872	150\$000	1:200\$000	768\$181	300\$000	800\$000	532\$352
1873	400\$000	1:500\$000	795\$833	400\$000	1:250\$000	617\$894
1874	-	-	-	-	-	-
1875	300\$000	1:150\$000	650\$000	200\$000	700\$000	528\$571
1876	450\$000	600\$000	525\$000	450\$000	1:100\$000	685\$000
1877	800\$000	800\$000	800\$000	400\$000	800\$000	612\$500
Média Geral			712\$500			616\$229

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé.

O preço oscilou ao longo do período em questão, alcançando a maior média de 842\$758 reis por escravo masculino no ano de 1856. Contudo na média geral, percebemos que o preço esteve mais alto nos anos da década de 1870, possivelmente em consequência do tempo sem desembarque de escravizados africanos, do tráfico interno e a consequente diminuição da disponibilidade de mão de obra escrava. No ano de 1853, o valor mínimo de 50\$000 é referente à venda de Manoel, filho recém-nascido de Flora, crioula, o único

registro encontrado de venda de um bebê recém-nascido sem a companhia de sua mãe. No entanto, não foi possível localizar Flora em nenhuma outra fonte, infelizmente, pois assim não se sabe qual destino tomou a vida de Manoel e Flora. É certo que o bebê não recebeu os cuidados que um recém-nascido necessitava, mas não é possível afirmar se sobreviveu ou não, apenas que passou pelo trauma da venda e o possível afastamento de sua mãe muito cedo. Histórias como essa aparecem nas escrituras e expressam o quanto o momento de negociação foi trágico para aqueles que estavam na condição de escravizados.

Como observamos ao longo deste trabalho, o tráfico interno da Bahia para o Sul se intensificou ainda nos primeiros anos da década de 1850. Deste modo, a comparação de preços entre as diferentes localidades pode ajudar a mensurar a lucratividade dos traficantes envolvidos nesse comércio. A maioria dos escravos que saíram pelo porto de Salvador tiveram como destino o porto do Rio de Janeiro, contudo, parte daqueles foram relocados para os trabalhos nas fazendas de café. Nesse sentido, Renato Leite Marcondes e José Flávio Mota apresentam apontamentos sobre os preços na região do Vale do Paraíba paulista, como podemos observar na imagem abaixo.³⁴

³⁴ MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. Duas fontes documentais para o estudo dos preços dos escravos no Vale do Paraíba paulista. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 495-514, 2001. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000300012&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 03 fev. 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01882001000300012>.

Figura 9- Tabela de preços*

NÚMERO ABSOLUTO E PREÇO MÉDIO DE ESCRAVOS HOMENS E DE ESCRAVAS, SEGUNDO FAIXAS ETÁRIAS				
Escrituras de compra e venda Guaratinguetá e Silveiras, 1872/74			Lista de classificação Cruzeiro e Lorena, 1874	
Sexo/ Faixas etárias	Número	Preço médio (réis)	Número	Preço médio (réis)
HOMENS				
menores de 10	3	733\$333	—	—
10 a 14	14	1:146\$429	124	1:516\$935
15 a 39	33	1:635\$909	542	1:758\$118
40 a 59	6	1:300\$000	320	1:291\$407
60 ou mais	1	100\$000	18	450\$000
Total	57	1:405\$877	1.004	1:556\$126
MULHERES				
menores de 10	2	475\$000	—	—
10 a 14	8	784\$375	77	1:383\$117
15 a 39	29	1:025\$173	494	1:426\$923
40 a 59	2	400\$000	164	920\$731
60 ou mais	—	—	10	375\$000
Total	41	920\$854	745	1:296\$845

*Tabela extraída: MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. Duas fontes documentais para o estudo dos preços dos escravos no Vale do Paraíba paulista. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 495-514, 2001. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000300012&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 03 fev. 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01882001000300012>.

Na tabela reproduzida na imagem 3, percebemos que os preços eram elevados em comparação aos valores de compra e venda na freguesia da Sé. Certamente, a atuação daqueles traficantes interprovinciais que compraram escravos em Salvador estava baseada na oportunidade de lucro obtido na revenda de escravos para regiões do Sul dedicadas ao cultivo do café. A média de preço de um escravo masculino em Guaratinguetá e Silveira, no período de 1872/74, foi de 1:405\$877 reis, enquanto na freguesia da Sé esteve na média de 712\$500.

Erivaldo Fagundes Neves compara os preços de escravos de Caetité, sertão baiano, e Rio Claro, município cafeeiro da província paulista, e nesse caso também existiu diferença significativa nos valores.³⁵ No ano de 1874, em Caetité um escravo homem era comprado pelo preço de 765\$000 reis, enquanto em Rio Claro a média estava em 2:200\$000 reis. No mesmo período, na freguesia da Sé, conforme a tabela 16, a média de preço era 650\$000 reis. Mesmo considerando a margem de erro na precisão dos valores, fica evidente que o tráfico interprovincial de escravos para o Sul foi um negócio bastante lucrativo.

Na próxima seção serão analisados os dados referentes à participação de mulheres e africanos(as) nas escrituras de compra e venda de escravos. Como foi dito, muitos negociantes homens estiveram presentes no cartório da Sé, mas também foi significativa a presença de mulheres e africanos(as).

3.2.2 Mulheres e africanos nas escrituras da Sé

No período em questão, o comércio esteve inserido dentro de uma dinâmica masculina, entretanto mulheres também se engajaram e tiveram sucesso no comércio de diferentes gêneros. Além disso, muitas mulheres circulavam pelas ruas de Salvador e também estiveram presentes no cartório da freguesia da Sé. Na tabela 17, observamos a participação das mulheres em relação ao total de escrituras na Sé. Nessa amostra, foram selecionadas apenas as escrituras de compra e venda, divididas entre as categorias de Vendedores(as) e Compradores(as).

³⁵ NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes**: comércio de escravos do Sertão da Bahia para o Oeste Cafeeiro Paulista. In: Afro-Ásia, Salvador, UFBA, n. 24, 2000, p. 97-128.

Tabela 17- Divisão por sexo entre compradores(as) e Vendedores(as)

Ano	Vendedoras	Vendedores	Total	Compradoras	Compradores	Total
1852	12	42	54	11	43	54
1853	29	57	86	30	56	86
1854	23	51	74	21	53	74
1855	21	57	78	13	65	78
1856	13	59	72	14	58	72
Total	98	266	364	89	275	364
1871	11	20	31	13	18	31
1872	8	19	27	9	18	27
1873	12	24	36	15	21	36
1874	2	0	2	0	2	2
1875	2	7	9	4	5	9
1876	2	8	10	6	4	10
1877	1	3	4	1	3	4
Total	38	81	119	48	71	119

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé.

Na tabela acima percebemos que foi significativa a presença de mulheres no cartório da Sé. Em todos os anos mulheres fizeram escritura de compra e venda. No Código Comercial de 1850, não existiu proibição para mulheres comprarem ou venderem mediante escritura pública, contudo, as que fossem casadas necessitavam da autorização do marido. Ao observar as escrituras, em poucos casos encontrei autorização por parte do conjugue, além disso, nenhuma transação foi interrompida ou teve sua legitimidade questionada por conta da participação de esposas desautorizadas. Em síntese, a maioria dessas escrituras seguiram o mesmo padrão daquele estabelecido para os homens. No cotidiano dos cartórios, é possível que a exigência legal, em relação às mulheres casadas, não tenha sido cumprida.³⁶ Assim, estava ao alcance das mulheres dispor de seus bens, apesar das hierarquias e dispositivos legais existentes.

³⁶ Percebemos muitas escrituras com participação de mulheres e sem nenhum tipo de autorização. Considerando a possibilidade de algumas dessas mulheres serem casadas ou viverem em concubinato,

A partir disso, faz-se necessário situar em que medida existiu impedimento na participação de mulheres no mundo dos negócios na segunda metade do século XIX. Como foi dito, o ofício de comerciante foi uma prática muito comum no cotidiano urbano da cidade de Salvador, em que mulheres e homens, brancos, africanos, negros e negras, todos estiveram inseridos nessa atividade.

Em pesquisa de mestrado, *No Lar e no Balcão. As mulheres na praça comercial de Salvador (1850-1888)*, Silmara Sousa Brandão também abordou a participação das mulheres na praça comercial de Salvador.³⁷ Em sua pesquisa, aponta que muitas mulheres atuaram em armazéns e vendas na prática cotidiana do comércio. Esposas de ricos negociantes também participavam dos negócios e quando viúvas poderiam continuar com os negócios do falecido marido. Com isso, fica evidente que as mulheres não atuam apenas em serviços domésticos ou no cuidado com a família, pois o espaço público também foi o lugar de trabalho de mulheres ao longo do século XIX.

A autora identificou, através dos almanaques, no período entre 1855-1888, 166 mulheres que atuaram no comércio. Em muitos casos o engajamento no comércio esteve associado com a orfandade ou viuvez. Através dos anúncios identificou mulheres no comércio de artigos e utensílios de moda, artefatos de cozinhas, lojas de velas e no ramo da hotelaria. Outras mulheres comerciantes, possivelmente, não estavam matriculadas nos almanaques e não anunciaram seus serviços em jornais, assim, as que foram identificadas pela autora representam apenas uma parcela. De todo modo, essa pesquisa aponta o quanto mulheres foram ativas na praça comercial de Salvador.

Tal tese não exclui o fato de que, sobretudo para mulheres brancas e mais abastadas, na sociedade do período, exaltavam-se qualidades ligadas ao lar e ao cuidado com a família. Nesse sentido, devemos considerar que no século XIX os debates em relação ao feminino estavam atrelados ao ideal de civilização propagado no mundo ocidental. Os manuais de boa conduta seguiam padrões das elites ilustradas da Europa.

Em relação ao recorte racial, as escrituras não informam sobre a cor daquelas pessoas que venderam ou compraram, pois apenas a cor do escravizado foi descrita. No entanto, a distinção dos africanos, feitas em relação aos demais vendedores e compradores

talvez houvesse flexibilidade quanto à necessidade de autorização no cotidiano dos cartórios da cidade de Salvador. Sabemos que em relação a cartas de alforria, em alguns casos, mulheres puderam fazê-la sem autorização do conjugue.

³⁷ BRANDÃO, Silmária Souza. **No lar e no balcão.** as mulheres na praça comercial de Salvador (1850-1888). (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2007).

estrangeiros, é um indício dos marcos de diferenciação social. Localizei portugueses e outros estrangeiros que não foram classificados por suas nacionalidades nas escrituras, sinal de que não foi prática corrente do escrivão diferenciar todo e qualquer estrangeiro, corroborando que essa prática esteve voltada apenas para os africanos. É plausível pensar que aquela prática seja indício da segregação racial do período.

A historiadora Wlamyra Albuquerque aponta que, no ano de 1877, dezesseis africanos vindos da África com o propósito de negociar na praça da Bahia foram proibidos de desembarcar, mesmo tendo o aval do governo inglês de Lagos,³⁸ acontecimento que expõe o racismo presente entre autoridades e elites do período. Na década de 1870, as elites desejavam a imigração branca europeia enquanto a escravidão era apontada como origem da deturpação dos costumes. Deste modo, deve-se levar em consideração que o peso das desigualdades raciais influenciou no prestígio alcançado pelos comerciantes do período, assim como estiveram presentes no dia a dia dos cartórios.

Em um dos registros, Olavo José Rodrigues Pimenta, escrivão do tabelionato da Sé, deixou escapar a sua visão subjacente sobre o lugar que deveria ocupar a africana Domiciana de Jesus. No ano de 1852, Domiciana de Jesus foi ao cartório para fazer escritura de venda de sua escrava, a também africana Maricela. No momento de redação da escritura, em ato falho, o escrivão não soube diferenciar senhora e escravizada, possivelmente por serem duas africanas. Ele redigiu: “[...] pelo primeiro outorgante foi dito que é senhora e possuidora de uma escrava nagô de nome Domiciana, digo, de nome Maricela [...]”.³⁹

Contudo, o reconhecimento das desigualdades sociais e raciais não resulta em uma visão cristalizada e engessada. Negros(as) e africanos(as) também conseguiram alcançar posições de prestígio no comércio, além de confortáveis condições financeiras. Luis Nicolau Pares (2014) indica que a irmandade do Bom Jesus das Necessidades e Redenção, na Bahia, entre os anos 1770-1830, foi um espaço de sociabilidade africana em compartilhavam laços étnicos, de parentesco, afetivos, profissionais e comerciais. Alguns dos africanos da irmandade estiveram envolvidos com o lucrativo tráfico atlântico de escravos e conseguiram acumular bens.

³⁸ ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. **O jogo da dissimulação Abolição e cidadania negra no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

³⁹ Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé 1852-54.

Na tabela 18, podemos observar a frequência de escrituras passadas por africanos no decorrer dos anos pesquisados.

Tabela 18- Frequência de africanos nas escrituras da Sé

Ano	Africanos (Total)	Homens	Mulheres	Total de escrituras
1852	5	3	2	54
1853	18	7	11	86
1854	7	2	5	74
1855	-	-	-	78
1856	2	2	0	72
Total	32	14	18	364
1871	-	-	-	-
1872	-	-	-	-
1873	-	-	-	-
1874	-	-	-	-
1875	-	-	-	-
1876	-	-	-	-
1877	-	-	-	-

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé.

Para o período de 1852 a 1856, 32 africanos passaram pelo cartório da Sé, destes 20 passaram escrituras enquanto vendedores e 12 enquanto compradores. Segundo tais dados, é possível constatar que mais africanos venderam que compraram, pois alguns podem ter recorrido à venda para quitarem dívidas ou continuarem a viver em uma cidade em que os produtos de primeira necessidade estavam cada vez mais caros. Como foi dito, na década de 1850, muitos africanos viajaram de volta para África, outra possibilidade é que no processo de mudança alguns desses africanos vendessem suas poses, inclusive escravos. De todo modo, essas negociações indicam uma parcela de africanos com poses, que contaram com certa liberdade na disposição de seus bens, negociaram, compraram e venderam escravos. Para década de 1870, não foi registrada nenhuma escritura de compra e venda que envolveu africanos. Com o fim do tráfico atlântico na década de 1850, a tendência foi a diminuição do número de africanos residentes na cidade de Salvador e esse fato esteve refletido nas escrituras.

Na tabela 18, também observamos que a participação relativa das mulheres africanas é muito superior, quando comparada ao geral das escrituras. Ao usar a categoria mulheres, devemos considerar o recorte racial e social. Africanas libertas, egressas da escravidão, estavam mais expostas ao ambiente público, empregadas em diferentes meios

de prestação de serviços. Cecília Moreira Soares (1994), em estudo sobre a mulher negra na Bahia no século XIX, aponta que muitas crioulas estiveram empregadas em serviços domésticos na casa dos senhores, já as africanas eram maioria entre as ganhadeiras, profissão que exigia circulação pelas ruas da cidade. Essa dinâmica, certamente, influenciou na maior participação relativa de mulheres africanas nas escrituras.

Em síntese, percebemos que pessoas de diferentes perfis passaram escrituras na freguesia da Sé, comerciantes, mulheres, africanos(as), negociantes ricos e pobres. Nesse trabalho acompanhamos mais de perto a atuação dos negociantes que compraram e venderam escravos no tráfico interno. A continuidade da pesquisa poderá ampliar o entendimento sobre as mulheres e africanos que compraram e venderam escravos.

Na próxima seção, serão abordados os dados sobre a naturalidade e origem dos escravos que foram negociados na Sé.

3.3 DE ONDE VINHAM OS ESCRAVOS NEGOCIADOS NA SÉ?

Para localizar as transações locais, intra e interprovinciais, separou-se as transações que indicaram a origem do escravo vendido. Ao fazer esse recorte, é possível visualizar quais caminhos foram percorridos pelos negociantes e escravos até a Freguesia da Sé. Contudo, em apenas algumas escrituras foi apresentada a origem do escravo negociado. Na maioria dos casos foi utilizada a descrição genérica “natural desta província” sem indicar a localidade específica.

Na tabela 19 podemos observar as localidades de origem de alguns dos escravos negociados na praça da Sé entre os anos 1852-1856.

Tabela 19 – Origem dos escravos vendidos na Sé, entre os anos 1852 a 1856

Localidades urbanas de Salvador	
Freguesia de Brotas	10
Freguesia Santo Antonio	2
Freguesia Conceição da Praia	2
Maciel de Cima	2
Rua Santo Antônio Moraria	1
Rua dos Marchantes	1
Rua dos Aflitos	1
Rua do Taboão	1
Rua do Pilar	1
Rua do Passo	1
Rua Direta do Palácio	1
Rua direita do palácio	1
Rua da Moraria	1
Rua da Bomba	1
Freguesia da Vitoria	1
Freguesia São Pedro	1
Freguesia nossa senhora do monte	1
Freguesia de São Pedro	1
Barris	1
Total	31
Localidades rurais do Recôncavo	
Santiago do Iguape	6
Cachoeira	5
Santo Amaro	4
Maragogipe	4
Villa do Conde	3
Villa de Itaparica	2
Mata de São João	2
Camamu	1
Engenho do Burere no Rio Fundo	1
Valença	1
Total	29
Outras regiões da Bahia	
Vila Santa Isabel do Paraguassú	1
Vila de Inhambupe	1
Vila da Barra	1
Total	3
Outras províncias	
Laranjeiras (Sergipe)	1
Total	1
Total de escrituras	64

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, de 1852 a 1856.

A maioria das transações teve origem em freguesias da cidade de Salvador e cidades do Recôncavo, região próxima a Salvador. Encontrou-se três localidades do Sertão, Santa Isabel do Paraguaçu (atual Mucugê), Vila da Barra (atual Barra) e Vila de Inhambupe, que mesmo em menor quantidade apontam para relações que interligaram diferentes pontos da Bahia, para além do litoral. Além disso, certamente outros escravos do sertão foram designados pela descrição genérica “natural desta província”. O trânsito de mercadorias e pessoas entre o sertão e o litoral foi constante e esteve presente nas escrituras da Freguesia da Sé ao longo de todo o período pesquisado, pois alguns compradores eram comerciantes residentes no sertão. Foi o caso de Jacinto Antonio de Britto, citado anteriormente, negociante de Caetité, que passou escritura de diversos escravos na Sé.⁴⁰

A presença de um escravo natural de Laranjeiras, província de Sergipe, mesmo que represente percentual muito baixo, indica para as estreitas relações comerciais entre Bahia e Sergipe. No capítulo 2, observamos que o tráfico interprovincial de escravos na Bahia manteve laços com localidades de Sergipe. De todo modo, fica evidente que o comércio de escravos na Sé foi, em sua maioria, composto de negociações locais e intraprovinciais.

Na tabela 20, foram separadas as escrituras referentes aos anos da década de 1870. A comparação entre as décadas de 1850 e 1870 possibilita compreender as transformações no comércio de escravos.

⁴⁰ Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, de 1871 a 1876.

Tabela 20 – Origem dos escravos vendidos na Sé, entre os anos 1871 a 1877

Localidades urbanas de Salvador	
Freguesia de Brotas	3
Itapoan	1
Rio Vermelho	1
Total	5
Localidades rurais do Recôncavo	
Santo Amaro	11
Cachoeira	3
Maragogipe	3
Alcobaça	3
São Thomé do Paripe	2
Valença	1
Mata de São João	1
Nazaré	1
São Francisco da Barra de Sergipe do Conde	1
Total	24
Outras regiões da Bahia	
Lençoes	2
Chique-Chique	1
Feira de Santana	1
SantAnna do catu	1
Canavieiras	1
Alagoinhas	1
Total	7
Outras províncias	
Paraíba	1
Parnaíba (Piauí)	1
Total	2
Total de escrituras	38

Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, de 1871 a 1876.

Observamos que não ocorreu mudança no padrão geral das negociações na década de 1870, as transações locais e intraprovinciais continuaram prevalentes. Contudo, aumentaram as incidências de outras localidades, para além do recôncavo. Esse fato é atestado pela presença de escravos de Lençóis, Chique-Chique, Feira de Santana, por exemplo, que não apareceram na década de 1850. Necessário ponderar que esses dados

são referentes apenas aquelas escrituras que especificaram a naturalidade/origem dos escravos, então é possível que escravos dessas regiões tenham sido negociado na década de 1850 e qualificados como “natural desta província”. De todo modo, é plausível a hipótese de maior diversidade na origem dos escravos provenientes do tráfico intraprovincial na década de 1870, devido aos altos preços de escravos, preços impulsionados pela ação de traficantes – tráfico interprovincial.

Esse quadro de origem/naturalidade dos escravos negociados demonstra a atuação dos negociantes de escravos, que eram os principais responsáveis pelo tráfico interno. Os negociantes de escravos apresentados neste trabalho, como a firma *Brandão & Irmãos*, Manoel Pinto Leite, Candido Fernandes Lima, entre outros, atuaram nas diferentes províncias do Império e também negociaram na Sé.

Por fim, percebemos neste capítulo que a freguesia da Sé, apesar das variações ao longo das décadas, manteve dinâmico comércio local de escravos até meados da década de 1870. Além disso, traficantes dedicados ao comércio local e interprovincial de escravos atuaram na compra e venda de escravos na região da Sé. Ao deste trabalho foi possível conhecer a atuação de traficantes de escravos, rotas do tráfico interno e o perfil de algumas das pessoas escravizadas e enviadas para outras províncias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tráfico interprovincial de escravos mobilizou redes de traficantes em diferentes províncias do Império. Como foi abordado no primeiro capítulo desta dissertação, muitos traficantes interprovinciais de escravos também se dedicaram ao comércio de cabotagem de gêneros diversos entre as províncias. Essa prática existiu mesmo antes do fim definitivo do tráfico atlântico de escravos, em 1850, como foi o caso de Jacinto Fernandes da Costa, que na década de 1840 importava cera, velas e outros produtos do Rio de Janeiro, assim como vendia escravos baianos para outras províncias.

Contudo, após 1850, com o fim do desembarque de africanos ilegalmente escravizados, o tráfico interno do Norte para o Sul do Império foi intensificado. Esse trabalho contribui para o entendimento da atuação dos negociantes e companhias de comércio que se envolveram no tráfico interno de escravos na província da Bahia. Assim, apresentamos parte da diversificada atuação comercial em que os traficantes estavam envolvidos. A prática do tráfico interno estava atrelada nas amplas relações comerciais do período e também com o avanço capitalista. Parte do capital empregado para o estabelecimento de indústrias na Bahia foram mobilizados por traficantes interno de escravos e ou antigos contrabandistas de africanos.

Antonio Francisco Brandão, residente em Salvador, foi negociante de grosso trato, empresário de fábricas e um dos traficantes internos de escravos que conseguiu alcançar fortuna e prestígio social. A companhia comercial *Brandão & Irmãos*, composta por Brandão e seus familiares, manteve relações comerciais com o Sertão baiano, Salvador e outras províncias do Norte e Sul do Império. Outro negociante residente na Bahia, Manoel Pinto Leite, empresário de lotéricas e proprietário de engenho, também enviou diversos escravos para o Rio de Janeiro nos primeiros anos da década de 1850.

Além disso, comerciantes cariocas que mantinham relações comerciais com Sergipe, Alagoas e Bahia, negociavam gêneros diversos, assim como exportava escravos para o porto do Rio de Janeiro. *João Ferreira Costa & C*, companhia comercial sediada na Corte, manteve frequente participação no comércio de cabotagem de gêneros e enviou escravos do porto de Salvador para o Norte. *Barbosa & Irmãos*, companhia de comerciantes de Sergipe, que tinham armazém de secos e molhados, também enviaram escravos para Corte. Esses exemplos, que foram abordados ao longo deste trabalho, demonstram parte da atuação de comerciantes no tráfico interno de escravos.

O porto do Rio de Janeiro foi o destino da maioria daqueles que foram vítimas do tráfico interno. As vias de navegação pelo litoral brasileiro também cresceram ao longo da segunda metade do século XIX, fato que favoreceu tanto o comércio interno de gêneros diversos quanto o tráfico de escravos entre as províncias. A maioria das pessoas escravizadas remetidas para o Norte era constituída por crioulos, jovens e do sexo masculino.

Em relação ao comércio local de escravos na freguesia da Sé, Salvador, observamos que foi dinâmico e esteve interligado ao tráfico interno de escravos. Alguns dos traficantes que remeteram escravos para os portos do Norte, figuraram nas escrituras públicas de compra e venda de escravos da Sé. Através do uso de procurações, em negociações de compra e venda inscritas na Sé, foi possível análise do tráfico intraprovincial, ou seja, escravos comprados em outras localidades da Bahia e que foram vendidos na freguesia da Sé.

Assim, os dados quantitativos e qualitativos apresentados nesta dissertação contribuem com estudos sobre o tráfico interno no Império do Brasil. Se bem articuladas, informações como nomes de traficantes, companhias comerciais e pessoas traficadas podem ampliar o entendimento desse tema, que requer mais pesquisas, estudos e abordagens.

LISTA DE ARQUIVOS

Arquivo Público Municipal de Salvador

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)

Biblioteca Central do Estado da Bahia

Hemeroteca Digital - BNDigital - Biblioteca Nacional

Banco de dados Slave Voyages

LISTA DE FONTES MANUSCRITAS, ONLINE E IMPRESSAS

Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, 1852 a 1854/ 1870-84

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Série Colonial; Maço 4603. Governo da Província Agricultura; Correspondências Recebidas.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 23/0823/15

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2156/2625/21.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Libelo. Classificação: 54/1909/39.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/1616/2085/09.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Escritura de Hipoteca. Classificação: 84/3013/09.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maços: 5903/5904/5894.

Banco de dados Slave Voyages. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 01 de junho 2018.

Biblioteca Central, Seção de Obras Raras, Ba **LEIS E RESOLUÇÕES DA PROVÍNCIA DA BAHIA. DE NS 1589 A 1713. VOTADAS NO ANO DE 1876. BAHIA, 1877**

Biblioteca Central, Seção de Obras Raras, Ba. **INDICE ALPHABETICO DE MATERIA, À QUAIS TEM APLICAÇÃO A LEGISLAÇÃO PÁTRIA. BAHIA, 1858.**

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858. Ano 1841\Edição 00070. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849. Ano 1841\Edição 00326. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839 - Ano 1832\Edição 00028. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Almanaque da província da Bahia 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1843/ed 00042.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838\Edição 00511. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1844\Edição 00102. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849/ Ano 1839\Edição 00110. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1841/Ed: 00235. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1839. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839- Ano 1831\Edição 00069 e 00073. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839. Ano 1832\Edição 00028 (1). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil (BA). Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. *Correio Mercantil*. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal (BA). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. *O Comércio (BA)*, 1839 Edição 00200. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Biblioteca Nacional Digital (Brasil). O Mercantil (s.i.) - 1844 a 1845. Ano 1832. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

Código Comercial de 1850. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-publicacaooriginal-1-pl.html>

Decreto 3453 de 26 de abril de 1865:
http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DIM%203.453-1865?OpenDocument

LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L0556-1850.htm . Acesso em: 01 de Julho de 2018.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. **O jogo da dissimulação** Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- AMARAL, Sharyse Piroupo do. **Escravidão, liberdade e resistência em Sergipe**: Cotinguiba, 1860-1888. 2007. 272 f. 2007. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- BARBOZA, Edson Holanda Lima. **“Cabeça chata, testa de macaco”**: Rotas de resistência ao tráfico interprovincial e migrações entre Ceará e a Amazônia (1877-1880). In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. 2011, São Paulo.
- BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano**: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Editora Record, 2003.
- CASTELLUCCI, Aldrin AS. Classe e cor na formação do Centro Operário da Bahia (1890-1930). **Afro-ásia**, n. 41, 2010.
- CHALHOUB, Sidney. **Visões da Liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Cia das Letras, 1990.
- CONRAD, Robert Edgar. **Os últimos anos da escravatura no Brasil**: 1850-1888. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1975, p.65.
- CONRAD, Robert Edgar. **Tumbeiros**: o tráfico escravista para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- COSTA, Alex Andrade. **Arranjos de sobrevivência**: autonomia e mobilidade escrava no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888). (Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado da Bahia. Santo Antônio de Jesus, 2009)
- CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros estrangeiros**: os escravos libertos e sua volta à África. 2ª ed ver. Ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- DE ARAÚJO, Ubiratan Castro. **1846**: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. **Afro-Ásia**, n. 21-22, 2017.
- DE PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso; SILVA, Mario Roberto Melo. **O comércio marítimo do Maranhão no século XIX**. 2009. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/ricardo-zimbrao-affonso-de-paula_mario-roberto-melo-silva.pdf.

DOS REIS SAMPAIO, Gabriela; CASTILLO, Lisa Earl; ALBUQUERQUE, Wlamyra. **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX).** (p.281-315). SciELO-EDUFBA, 2014.

DOS SANTOS, Jocélio Teles. De pardos disfarçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, n. 32, 2017.

DOS SANTOS, Joceneide Cunha. **Entre farinhadas, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888).** (Dissertação de Mestrado, UFBA, 2004.)

FALHEIROS, Elaine Santos. **Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista.** Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2013.

FALHEIROS, Elaine Santos. **Luis e Antonio Xavier de Jesus: Mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista.** 2014. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia.

FLAUSINO, Camila Carolina. **Negócios da escravidão: tráfico interno de escravos em Mariana, 1850-1886. 2006. 203p.** 2006. (Dissertação Mestrado em História-Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2006)

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FURTADO, Celso; IGLÉSIAS, Francisco. **Formação econômica do Brasil.** Editora Universidade de Brasília: Brasília, 1963.

GALLOWAY, Joey H. The last years of slavery on the sugar plantations of Northeastern Brazil. *The Hispanic American Historical Review*, v. 51, n. 4, p. 586-605, 1971.

GRAHAM, Richard. **Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil.** In: *Afro-Ásia*, Salvador, UFBA, n. 07, 2002, pp. 121-160.

GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860).** São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2013.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866).** 1997. Tese de Doutorado.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **O Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil: o estudo de caso de um banco comercial e emissor (1858-1862).** *Saeculum—Revista de História*, n. 29, 2013.

KLEIN, Herbert S. The internal slave trade in nineteenth-century Brazil: a study of slave importations into Rio de Janeiro in 1852. **The Hispanic American Historical Review**, v. 51, n. 4, p. 567-585, 1971

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; BEZERRA NETO, José Maia. Alguns vêm de lá, outros de cá: a Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX). **História**, Assis/Franca, v. 37, e2018021, 2018. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742018000100202&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 25 fev. 2019. Epub 17-Set-2018. <http://dx.doi.org/10.1590/1980-4369e2018021>.

LINHARES, Maria Yedda Leite. **História da agricultura brasileira: combates e controvérsias**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LOPES FUJITA, Renata Mayumi; JORENTE, Maria José. A Indústria Têxtil no Brasil: uma perspectiva histórica e cultural. **ModaPalavra e-periódico**, n. 15, 2015.

MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. **O plano e o Pânico: Os Movimentos Sociais na Década da Abolição**. 2. Ed. Editora da Universidade de São Paulo: São Paulo, 2010.

MAHONY, Mary Ann. **Instrumentos necessários escravidão e posse de escravos no Sul da Bahia no século XIX, 1822-1889**. Afro-Ásia, n. 26, p. 95-139, 2001.

MAMIGONIAN, Beatriz. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. Editora Companhia das Letras, 2017.

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.

MARTINS, Romulo de Oliveira. **“Vinha na fé de trabalhar em diamantes”**. Escravos e Libertos em Lençóis, Chapada Diamantina-Ba (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2013.

MARTINS, Romulo de Oliveira. **“Vinha na fé de trabalhar em diamantes”**. Escravos e Libertos em Lençóis, Chapada Diamantina-Ba (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2013.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Editora Nova Fronteira, 1992.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, p. 92, 1982.

MOTTA, José Flavio. **Escravos daqui, dali e de mais além:** o tráfico interno de cativos em Constituição (Piracicaba), 1861-1880. *Rev. Bras. Hist.* [online]. 2006, vol.26, n.52, pp. 15-47. ISSN 1806-9347.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador:** aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador, EDUFBA, 2007.

NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sampauleiros traficantes:** comércio de escravos do Sertão da Bahia para o Oeste Cafeeiro Paulista. In: *Afro-Ásia*, Salvador, UFBA, n. 24, 2000, p. 97-128.

OSÓRIO, Helen. Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa. *Revista Brasileira de História*, v. 20, n. 39, p. 99-134, 2000.

PARÉS, Luis Nicolau. **Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes** (Bahia, 1770-1830). *Tempo*, v. 20, 2014.

PARREIRA, Nilce Rodrigues. **Comércio de Homens em Ouro Preto no século XIX.** (Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná. 1990.)

PASSOS SOBRINHO, Josué Modesto dos et al. **História econômica de Sergipe: 1850-1930.** (Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1983.)

PIRES, Maria de Fátima Novaes. **Fios da vida:** tráfico interprovincial e alforrias nos *sertoins de sima* – BA (1860-1920). São Paulo: Annablume, 2009

PIRES, Maria de Fátima Novaes. Travessias a caminho—tráfico interprovincial de escravos, Bahia e São Paulo (1850-1880). *África (s)-Revista do Programa de Pós-Graduação em Estudos Africanos, Povos Indígenas e Culturas Negras-PPGEAFIN.*, v. 4, n. 8, p. 63-78, 2018.

PIRES. **O crime na cor:** escravos e forros no alto sertão da Bahia (1830-1888). São Paulo: Annablume/FAPESB, 2003.

RESENDE, José Mário dos Santos. **Entre campos e veredas da Cotinguiba:** o espaço agrário em Laranjeiras/SE (1850-1888). (Dissertação de Mestrado Universidade Federal de Sergipe, 2003)

RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **A escravidão em São Mateus/ES: Economia e demografia (1848-1888).** (Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2011.)

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil:** a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894). (Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2006).

SANTOS, Joceneide Cunha dos. **Entre farinhadas, procissões e famílias:** a vida de homens e mulheres escravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888). 2004. 179p. 2004. Tese de

Doutorado. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal da Bahia.

SANTOS, Paulo Henrique Duque. **Léguas tirana: sociedade e economia no alto sertão da Bahia. Caetité, 1890-1930.** 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

SCHEFFER, Rafael Cunha. **Tráfico interprovincial e comércio de escravo em desterro, 1849-1888.** Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

SCHEFFER, Rafael da Cunha. **Comércio de escravos do sul para o sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa.** 2012. 342 f. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em História)-Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças.** Cientistas, instituições e questão racial no Brasil, 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, M. S. **Africanos livres em Alagoas: tráfico ilegal, escravidão, tutela e liberdade (1849-1864),** (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2017).

SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881).** 2007, Florianópolis. Anais do 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2006.

SILVA, Ricardo Tadeu Caires. **Caminhos e descaminhos da abolição.** Escravos, Senhores e direitos nas últimas décadas da escravidão (Bahia, 1850-1888). Tese (Doutorado em História), Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2007.

SLENES, Robert W. et al. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888 Regional Economies, Slave Experience, And The Politics Of A Peculiar Market. **The chattel principle: Internal slave trades in the Americas,** 2005.

SLENES, Robert W. Grandeza ou decadência. O mercado de escravos ea economia cafeeira da província do Rio de Janeiro, v. 1888, 1850.

SLENES, Robert W. **Senhores e subalternos no Oeste paulista.** In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (org.). História da vida privada no Brasil, volume 2, 1997. p. 233-290.

SLENES, Robert Wayne. **The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888.** Department of History, Stanford University, 1976.

SOARES, Cecília Moreira. Mulher negra na Bahia do século XIX. **Salvador: EDUNEB,** 1994.

SOARES, Luís Carlos. **O " povo de cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX.** 7Letras, 2007.

SUZIGAN, Wilson et al. Industrialização brasileira em perspectiva histórica. **História Econômica & História de Empresas**, v. 3, n. 2, p. 7-25, 2000.

TEIXEIRA, Luana. **Comércio Interprovincial de escravos em alagoas no segundo reinado.** Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2016.

VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. **Anais do II Encontro—Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**, Porto Alegre, 2005.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX.** Editora Corrupio, 1987.

XIMENES, Cristina F. Lyrio. **Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887.** Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 1999.